



E-Mobilität im ländlichen Raum

Integration eines erneuerbare Energien nutzenden Elektro-
fahrzeugs (WertherMobil) für den Nahbereich in das
Konzept eines multifunktionalen Dorfladens



**INSTITUT VERKEHR
UND RAUM**
der Fachhochschule Erfurt



1. Zwischenbericht

E-Mobilität im ländlichen Raum

Integration eines erneuerbare Energien nutzenden Elektrofahrzeugs

(WertherMobil) für den Nahbereich in das Konzept eines multifunktionalen Dorfladens

Modellprojekt

1. Zwischenbericht

Projektleitung:

Prof. Dr.-Ing. Dr. h.c. Heinrich H. Kill

kill@fh-erfurt.de

Tel.: +49 (361) 6700 363

Bearbeitung:

Prof. Dr.-Ing. Dr. h.c. Heinrich H. Kill

Dipl.-Geogr. Jörn Berding

Zuarbeiten von der Gemeindeverwaltung Werther, Herrn André Wiederhold (Bauamt Gemeinde Werther) sowie

Bachelor-Studierenden des Studienganges Verkehrs- und Transportwesen und

Master-Studierenden des Studienganges Intelligente Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement der FH Erfurt

Abbildungen / Fotos:

FH Erfurt, Gemeindeverwaltung Werther, J. Berding (sofern nicht anderweitig angegeben)

Erfurt, Juni 2014

Institut Verkehr und Raum

Fachhochschule Erfurt

Altonaer Str. 25

99085 Erfurt

Telefon: +49 (361) 6700 758

Telefax: +49 (361) 6700 757

E-Mail: kill@fh-erfurt.de, joern.berding@fh-erfurt.de

Inhalt

1. Einleitung.....	4
1.1 Projektübersicht	4
1.2 Projektziele	5
2. Projektvorbereitende Aktivitäten.....	7
2.1 Arbeitsplan	7
2.2 Fahrtenbuch	9
2.3 Öffentlichkeitsarbeit: Projektposter & -präsentation	11
2.4 Projektvorbereitende Aktivitäten der Gemeindeverwaltung Werther.....	12
3. Ermittlung erster Einsatz- und Betriebsoptionen und deren Rahmenbedingungen.....	13
3.1 „Lernen“ von anderen Projekten	13
3.2 Bedarfsanalyse	15
3.3 Wirtschaftlichkeit und rechtliche Rahmenbedingungen.....	17
3.3.1 Wirtschaftlichkeit	17
3.3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen	18
3.4 Mögliche Einsatzzwecke des WertherMobils.....	19
3.4.1 Lieferservice für Artikel aus dem Dorfladen (Warenlieferung).....	19
3.4.2 Hol- und Bringdienst (Personenbeförderung).....	21
3.4.3 „Leihautosystem“: WertherMobil als gemeinschaftlich nutzbares Fahrzeug	23
3.5 Organisation des WertherMobils	25
3.5.1 Organisationsform und betriebliche Betreuung des Werther Mobils	25
3.5.2 Variante 1: Organisation durch die Gemeinde Werther	25
3.5.3 Variante 2: Organisation durch den Betreiber von Dorfladen bzw. Begegnungsstätte	26
3.5.4 Variante 3: Organisation als Verein	26
3.5.5 Schlussfolgerung	27
3.6 Kommunikation/Marketingaktivitäten für potenzielle Nutzer des WertherMobils	27
4. Offene Fragen und Aspekte	29
5. (Zwischen-)Fazit	31
6. Quellen	33
7. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	34

1. Einleitung

Im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr (TMBLV, Abteilung 3 "Strategische Landesplanung, Kataster- und Vermessungswesen") wird von Januar 2014 bis November 2015 in der ländlichen Gemeinde Werther das Modellprojekt „E-Mobilität im ländlichen Raum. Integration eines erneuerbare Energien nutzenden Elektrofahrzeugs (WertherMobil) für den Nahbereich in das Konzept eines multifunktionalen Dorfladens“¹ durchgeführt.

1.1 Projektübersicht

Die Einheitsgemeinde Werther liegt im westlichen Bereich des Landkreises Nordhausen westlich der Stadt Nordhausen, die momentane Bevölkerung von rund 3.600 Einwohnern verteilt sich auf die acht Ortsteile Werther, Großwechungen, Kleinwechungen, Günzerode, Mauderode, Pützlingen, Haferungen und Immenrode (mit Fronderode) (s. Abb. 1).

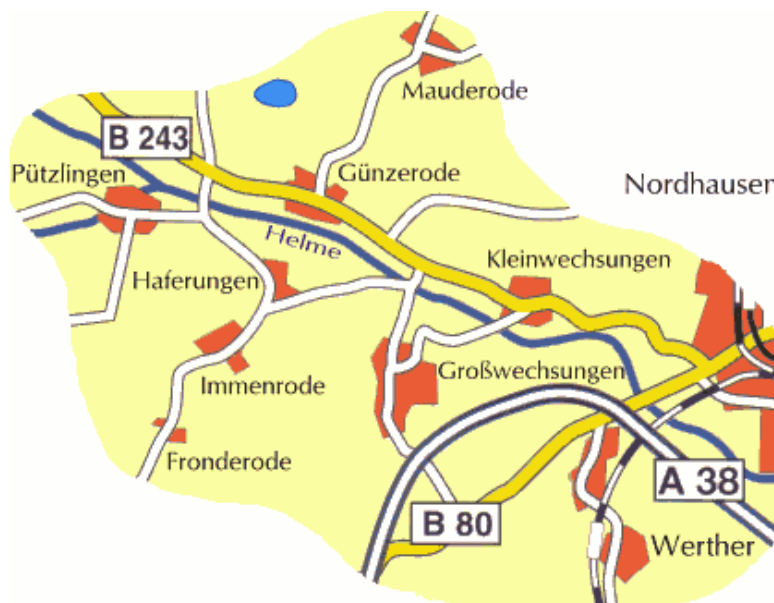


Abb. 1: Einheitsgemeinde Werther – Lage der Ortsteile²

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels mit einer schrumpfenden und alternden Bevölkerung, der sinkenden Nachfrage, Auslastung und Effizienz von Angeboten der Daseinsvorsorge etc. stellt die Sicherung von Mobilität und ortsnahe Versorgung eine Schlüsselrolle bei der Erhaltung der Lebensqualität im ländlichen Raum dar.

Zielstellung des Modellprojektes ist daher die Entwicklung, Erprobung und Auswertung einer innovativen Form der Sicherung von Mobilität und ortsnahe Versorgung durch die innergemeindliche Kombination der im neu geschaffenen und am 1. April 2014 eröffneten Dorfladen stationär angeboten, am kurz- und mittelfristigen Bedarf orientierten Waren- und Dienstleistungspalette mit den Möglichkeiten, die ein elektromobiles Dorfauto hinsichtlich der Sicherung von Nahmobilität und -versorgung v.a. älterer Menschen eröffnet. Zu diesen Möglichkeiten zählen neben z.B. der Anbindung und besseren Nutzbarkeit des in ländlichen Regionen traditionell schwach ausgeprägten öffentlichen

¹ Im Folgenden kurz WertherMobil genannt.

² http://www.werther.de/inhalte/gemeinde-werther/_inhalt/ihre_gemeinde/willkommen/lage/lage/@@getlink?id=1761308829

Verkehrs insbesondere die Auslieferung von Waren, ein Hol-/Bringdienst in die einzelnen Gemeindeteile sowie weitere, im Projekt zu ermittelnde Einsatzzwecke. In diesem Zusammenhang soll der Dorfladen in Werther neben seiner Rolle als ortsnahe, multifunktionales Versorgungszentrum (neben Lebensmitteln gibt es hier weitere Angebote wie eine Poststelle, Reinigung, Wäschepflege, Schuhreparatur, Verkauf regional produzierter Blumen und Pflanzen, Lotto-Toto etc., s. Abb. 2) zukünftig zudem mit einem Caféangebot als ländliche Dorfbegegnungsstätte und damit als ein neuer sozialer Ort der Zusammenkunft für die Bewohner etabliert werden (vgl. Gemeinde Werther 2014, S. 5 f.).



Abb. 2: Bewerbung der bisherigen Angebote im Dorfladen Werther³

1.2 Projektziele

Die übergeordneten bzw. grundlegenden Projektziele von WertherMobil können wie im folgenden Überblick dargestellt umrissen werden:

- Realisierung eines auf andere Gemeinden übertragbaren Mobilitätskonzeptes zur Entwicklung neuer Möglichkeiten der Erreichbarkeits- und Versorgungssicherung strukturschwacher (peripherer) ländlicher Räume
- Berücksichtigung einer ökonomisch und ökologisch tragbaren Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sowie einer finanzierbaren Mobilitätssicherung durch eine angepasste Angebotskombination unter Nutzung lokaler Synergien
- Ermittlung notwendiger Einsatzparameter und (Umsetzungs-)Bausteine für den bedarfsorientierten Einsatz eines elektromobilen Dorfautos für die Zwecke
 - warenorientierter Lieferdienste
 - personenorientierter Hol-/Bring- und Mitfahrdienste
 - sowie Formen gemeinschaftlicher Fahrzeugnutzung (eine Form von Leihautosystem bzw. „CarSharing“)
 und deren Akzeptanz bei den Nutzern
- Beitrag zur Stärkung lokaler Identität und Vorbeugung vor Entleerungstendenzen (nicht nur) in Thüringen

³ Gemeinde Werther 2014, S. 6

Neben einer engen Zusammenarbeit mit dem Kooperationspartner Gemeindeverwaltung Werther bei der Vorbereitung der Einsatz- und Betriebsplanung und bei der Umsetzung der einzelnen Arbeitsschritte ist das Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt für die Begleitforschung im Modellprojekt zuständig. Die praktische Realisierbarkeit, die Nachhaltigkeit der angedachten Nutzungen des WertherMobils sowie die für eine spätere Übertragbarkeit und Verallgemeinerung wesentlichen Projekterfahrungen und Erfolgsfaktoren werden hierzu dokumentiert, analysiert und bewertet. Prägend für die Analyse sind

- organisatorische und betriebliche,
- wirtschaftliche und rechtliche,
- bedarfs- und nachhaltigkeitsorientierte sowie
- übertragbarkeits- und marketingtechnisch relevante Faktoren.

Dieser 1. Zwischenbericht fasst die bisherigen Erkenntnisse und Ergebnisse der Projektanlaufphase in der ersten Jahreshälfte 2014 zusammen.

2. Projektvorbereitende Aktivitäten

Zur Projektbesprechung am 27.05.2014 von Projektauftraggeber TMBLV, Kooperationspartner Gemeindeverwaltung Werther (vertr. durch Herrn Bürgermeister Weidt) und FHE wurden folgende Ergebnisse der bisherigen projektvorbereitenden Aktivitäten der FHE im Projekt Werther vorgestellt.

2.1 Arbeitsplan

Die im Projektantrag aufgeführten Inhalte und Arbeitsschritte wurden in einen Arbeitsplan mit drei aufeinander aufbauenden Arbeitspaketen, sowie einem weiteren, für das Berichtswesen vorgesehenen Arbeitspaket überführt. Der Arbeitsplan (s. Tab. 1) dient im weiteren Projektverlauf zur Orientierung der Projektaktivitäten und zur Kontrolle der Vollständigkeit wichtiger Zwischenschritte.

Tab. 1: Arbeitsplan

Aufgabe	Inhaltliche Beschreibung	Zuständig/ Akteur	Zeit- punkt/- raum
Arbeitspaket 1: Anlaufphase - Schaffung eines E-Mobilitätsangebotes für die Gemeinde Werther			
AP1.1 „Installation“ E-Mobilitätsangebot	Anschaffung und Inbetriebnahme des Kleinlieferwagens mit E-Antrieb (WertherMobil)	Gemeindeverwaltung Werther	1. Jahreshälfte 2014
AP1.2 Betreuung WertherMobil & Koord. vor Ort	- betriebliche Betreuung, „Kümmerer“ „Vermittlungsagentur“ bzw. Koordinierung vor Ort (Verknüpfung Fahrtwünsche u. -angebote)	Gemeindeverwaltung Werther	1. Jahreshälfte 2014
AP1.3 Projektbegleitung/Vorbereitung Einsatz- und Betriebsplanung WertherMobil	- Ermittlung der als erstes zu verwendenden Nutzungsformen unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen (zunächst Konzentration auf Hol- und Bringfahrten & erste Form von CarSharing) - Empfehlungen zur Angebotsorganisation vor dem Hintergrund der Projektziele (z.B. Fahrtenbuch zur Dok. von Fahrten, Zwecken, Zielen; Festlegung von Zuständigkeiten in der Gemeinde etc.)	FHE	1. Jahreshälfte 2014
AP1.4 Projektbegleitung/ Ermittlung potenzieller Angebots-erweiterung auf weitere Nutzungsformen	- Studentisches Projekt: Bedarfsanalyse/Bürgerbefragung zur Erfassung erwünschter Nutzungsmöglichkeiten; Betrachtung von Organisation und Betrieb, Wirtschaftlichkeit und rechtl. Rahmenbedingungen) - Recherche <i>good practices</i> in vergleichbaren Reg. - Fokus auf Kombination von WertherMobil mit Angeboten des Dorfladens	FHE	1. & 2. Jahreshälfte 2014
Arbeitspaket 2: Erprobungsphase - Ermittlung Rahmenbedingungen zur nachhaltigen Etablierung des WertherMobils in Kombination mit Dorfladen			
AP2.1 Kombination WertherMobil mit Dorfladen TrageKorb	- Einrichtung einer Basisstation für das WertherMobil in Anbindung an Dorfladen TrageKorb - Integration des WertherMobils in Angebotspalette des Dorfladens TrageKorb	Gemeindeverwaltung Werther FHE Betreiber Dorfladen	Ab 2. Jahreshälfte 2014

AP2.2 Betreuung WertherMobil & Koordinierung vor Ort	• betriebliche Betreuung, „Kümmerer“ • „Vermittlungsagentur“ bzw. Koordinierung vor Ort (Verknüpfung Fahrtwünsche u. -angebote)	Gemeindever- waltung Werther	Ab 2. Jahres- hälfte 2014
AP2.3 Projektbegleitung/ Bewertung poten- zieller Angebots- erweiterung auf weitere Nutzungs- formen	• Zusammenfassung und Bewertung der Einsatzpa- rameter (v.a. Fahrtzwecke, -ziele, -zeiten) hins. praktischer Realisierbarkeit und Nachhaltigkeit • Ausarbeitung infrastruktureller und betrieblicher Voraussetzungen für Ausdehnung auf weitere Nut- zungsformen & zusätzliche Einsatzfelder (z.B. Ent- wicklung und Erprobung Miet- bzw. Car- SharingModell)	FHE	1. & 2. Jahres- hälfte 2014
Arbeitspaket 3: Etablierungsphase - Verstetigung des Mobilitätsangebotes für die Gemeinde Werther			
AP3.1 Koordinierung WertherMobil vor Ort	• Sukzessive Übergabe der Einsatzplanung an den ab 2016 für den Dauerbetrieb Verantwortlichen (vor- rauss. Betreiber Dorfladen TrageKorb) zur Koordi- nierung vor Ort (Verknüpfung Fahrtwünsche u. - angebote)	Gemeindever- waltung Werther Betreiber Dorf- laden (vor- rauss.)	Ab An- fang 2015
AP3.2 Betreuung WertherMobil	• betriebliche Betreuung	Gemeindever- waltung Werther	Anfang 2015 bis Projekt- ende
AP3.3 Projektbeglei- tung/Doku- mentation und Auswertung	• Dokumentation des Modellprojektes • Erfassung (Interviews Nutzer, „Kümmerer“; Fahr- tenbuch etc.) und Auswertung der Projekterfah- rungen • Verallgemeinerung & Übertragbarkeit („<i>Nachweis eines geeigneten Instrumentes zur Stabilisierung strukturschwacher Räume und Erarbeitung eines Leitfadens zur Übertragung des Konzeptes eines elektromobilen Dorfautos auf vergleichbare Ge- meinden</i>“) • Hinweise bzgl. Angebotsmarketing	FHE	Ab An- fang 2015
AP3.4 Dauerinbetrieb- nahme Werther- Mobil	• Überführung des WertherMobils in sich wirtschaft- lich selbst tragenden Dauerbetrieb	Gemeindever- waltung Werther FHE Betreiber Dorf- laden (vor- rauss.)	Ab 4. Quartal 2015
Arbeitspaket 4: Berichtswesen			
AP4.1 1. Zwischenbericht	• Zusammenfassung bisheriger Erkenntnisse des Projektanlaufs	FHE	Ende Juni 2014
AP4.2 2. Zwischenbericht	• Darstellung der Einsatzparameter (v.a. nachhaltige Fahrtzwecke, -ziele, -zeiten, sonstige Rahmenbe- dingungen)	FHE	Ende März 2015
AP4.3 Endbericht	• Zusammenfassende Darstellung von Projektverlauf und -ergebnissen inkl. Leitfaden zur Übertragung des Projektansatzes auf vergleichbare Räume	FHE	Ende Novem- ber 2015

2.2 Fahrtenbuch

Das Fahrtenbuch für das WertherMobil dient vor dem Hintergrund einer späteren Auswertbarkeit und Analyse zur Erfassung der Fahrtzwecke und weiterer fahrtenbezogener Parameter bei der Nutzung des Dorfautos sowohl durch die Gemeinde als auch die privaten Nutzer. Des Weiteren enthält das Fahrtenbuch (s. Abb. 3-5) auf der letzten Seite auch wichtige Hinweise für die Fahrzeugnutzer zur Bedienung wie auch Hilfestellungen bzw. die Kontaktdaten der Ansprechpartner bei Fragen oder auch technischen Problemen.

Fahrtenbuch





2014

KFZ-Kennzeichen	:	NDH-GW 20
Fahrzeugtyp	:	Renault Kangoo Express Z.E.
Fahrzeughalter	:	Gemeindeverwaltung Werther
Beginn der Aufzeichnung	:	Juni 2014
Ende der Aufzeichnung	:	

© FH Erfurt, 2014

Abb. 3: Fahrtenbuch WertherMobil – Deckblatt

Allgemeine Angaben (bitte eintragen)						Fahrtzweck (bitte nur in einer Spalte ankreuzen und ggf. Anzahl & Altersgruppe beförderter Personen eintragen)					Wichtig! Bitte machen Sie weitere Angaben/Erläuterungen zum Fahrtzweck (Stichworte ausreichend)	Probleme/ Anmerkungen? (ggf. angeben)	
Datum / Nutzungszeit- raum	Nutzer (z.B. Verein XY, Gemeinde privat)	Fahrtstrecke (von-über-nach)	km-Stand Fahrtbeginn	km-Stand Fahrtende	Reichweite km Fahrtbeginn	Reichweite km Fahrtende	CarSharing/ Nutzung als Mietauto (Selbstfahrer)	Waren- transport (Dienstleister)	Personen- be- förderung (Dienstleister)	Kombination Waren- transport & Personen- beförderung (Dienstleister)			Sonstiger Fahrtzweck

Abb. 4: Fahrtenbuch WertherMobil – Abfrage Allgemeine Angaben und Fahrtzweck

Hinweise:

- Bitte füllen Sie nach Ende einer Fahrt mit dem WertherMobil die Spalten sorgfältig, leserlich und wahrheitsgemäß aus, um verwertbare Ergebnisse erzielen zu können.
- Tragen Sie bitte pro Zeile immer nur eine Fahrt mit dem jeweiligen Fahrtzweck ein. Erfolgen an einem Tag mehrere Fahrten, beginnen Sie bitte eine neue Zeile.
- Die zusätzlichen Anmerkungen zum Fahrtzweck in der vorletzten Tabellenspalte, die die Verwendung des Fahrzeuges betreffen, sind sehr wichtig für die Auswertung des Modellprojektes. Nutzen Sie dieses Feld bitte, um nützliche Informationen im Sinne des Forschungsprojektes einzutragen.
- Bei technischen Problemen mit dem Fahrzeug wenden Sie sich bitte direkt an die Werkstatt!
Autohaus Kunze GmbH
Im Krug 44
99734 Nordhausen
Telefon: 0 36 31 - 46 79 29
E-Mail: info@renault-kunze.de

Ansprechpartner in Werther

Bei Ihren Fragen zur Nutzung des Werther Mobils sowie zum Führen des Fahrtenbuches hilft Ihnen die Gemeindeverwaltung Werther gern weiter:
Herr **André Wiederhold**
Bauamt Gemeinde Werther
03631 / 433712

Für weitere Auskünfte zum Projekt stehen Ihnen die Ansprechpartner der Fachhochschule Erfurt gern zur Verfügung:

Prof. Dr.-Ing. Dr. h.c. Heinrich H. Kill
Tel.: 0361 / 6700-363
Mobil: 0170 / 7780155
kill@fh-erfurt.de

Jörrn Berding
Tel.: 0361 / 6700-395
joern.berding@fh-erfurt.de

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Abb. 5: Fahrtenbuch WertherMobil – Hinweise zum Ausfüllen des Fahrtenbuches und zur Nutzung des Dorfautos

2.3 Öffentlichkeitsarbeit: Projektposter & -präsentation

Um die Sichtbarkeit des Projektes WertherMobil für die Öffentlichkeit bei themenbezogenen Veranstaltungen, Tagungen, Messeteilnahmen etc. zu erhöhen, wurde ein Projektposter mit einer Übersicht zu den wichtigsten Projektzielen und -inhalten entworfen. Das Poster (s. Abb. 6) wird erstmals am 04.07.2014 bei der Fachtagung Elektromobilität im Kongresszentrum der Messe Erfurt öffentlich präsentiert. Bei dieser Veranstaltung wird das Projekt zudem im Rahmen des Tagungsprogramms vorgestellt.


**INSTITUT VERKEHR
UND RAUM**
der Fachhochschule Erfurt

WERTHER mobil ...


**INSTITUT VERKEHR
UND RAUM**
der Fachhochschule Erfurt

E-Mobilität im ländlichen Raum
„WertherMobil“ - Integration eines erneuerbare Energien nutzenden Elektrofahrzeugs für den Nahbereich in das Konzept eines multifunktionalen Dorfladens




Projektübersicht

Gegenstand des in der ländlichen Gemeinde Werther (Landkreis Nordhausen; die momentane Bevölkerung von 3.600 Einwohnern verteilt sich auf 8 Ortsteile) angesiedelten Modellprojektes ist die Sicherung von Mobilität und ortsnahe Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des kurzfristigen Bedarfes.

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels mit einer schrumpfenden und alternden Bevölkerung, sinkender Nachfrage, Auslastung und Effizienz von Angeboten der Daseinsvorsorge etc. stellt dies eine Schlüsselrolle zur Erhaltung der Lebensqualität im ländlichen Raum dar.

Dazu wird die innergemeindliche Kombination eines multifunktionalen Dorfladens mit seiner am kurz- und mittelfristigen Bedarf orientierten Palette an Waren und Dienstleistungen mit einem E-Mobilitätsangebot zur Sicherung der Nahmobilität und -versorgung v.a. älterer Menschen sowie zur Ergänzung und besseren Nutzbarkeit des in ländlichen Regionen traditionell schwach ausgeprägten ÖV erprobt und ausgewertet.

Ziele von WertherMobil

- Realisierung eines auf andere Gemeinden übertragbaren Mobilitätskonzeptes zur Entwicklung neuer Möglichkeiten der Erreichbarkeits- und Versorgungssicherung strukturschwacher (peripherer) ländlicher Räume
- Berücksichtigung ökonomisch und ökologisch tragbarer Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sowie einer finanzierbaren Mobilitätssicherung durch angepasste Angebotskombination unter Nutzung lokaler Synergien
- Ermittlung notwendiger Einsatzparameter und (Umsetzungs-)Bausteine für den bedarfsorientierten Einsatz eines E-Dorfautos für die Zwecke Bring-, Hol- und Mitfahrdienste sowie CarSharing und deren Akzeptanz bei den Nutzern
- Beitrag zur Stärkung lokaler Identität und Vorbeugung vor Entleerungstendenzen (nicht nur) in Thüringen







Rolle des Instituts Verkehr und Raum

Das Institut Verkehr und Raum ist für die Begleitforschung im Modellprojekt zuständig. Die praktische Realisierbarkeit, die Nachhaltigkeit der angedachten Nutzungen des WertherMobils sowie die für eine spätere Übertragbarkeit und Verallgemeinerung wesentlichen Projekterfahrungen und Erfolgsfaktoren werden dokumentiert, analysiert und bewertet.

Prägend für die Analyse sind

- organisatorische und betriebliche,
- wirtschaftliche und rechtliche,
- bedarfs- und nachhaltigkeitsorientierte sowie
- übertragbarkeits- und marketingtechnisch relevante Faktoren.

Kontakt

Prof. Dr.-Ing. Dr. h.c. Heinrich H. Kill
Dipl.-Geogr. Jörn Berding
Institut Verkehr und Raum
Fachhochschule Erfurt
Altonaer Str. 25 • D-99085 Erfurt

Telefon: +49 361 6700 – 363/395
E-Mail: kill@fh-erfurt.de
joern.berding@fh-erfurt.de
Internet: www.verkehr-und-raum.de

Kooperationspartner

Gemeindeverwaltung Werther



Auftraggeber

Thüringer Ministerium für Bau,
Landesentwicklung und Verkehr
(TMBLV)




©Bilder: FH Erfurt, Gemeindeverwaltung Werther

Abb. 6: Projektposter WertherMobil

2.4 Projektvorbereitende Aktivitäten der Gemeindeverwaltung Werther

Durch die Gemeindeverwaltung Werther wurde das Projekt in Anbetracht des demographischen Wandels mit der Konzeptionierung des Dorfladens zum Erhalt und Stärkung des ländlichen Raums als multifunktionales Versorgungszentrum begonnen. Dazu erfolgten über das ganze Jahr 2013 hinweg viele vorbereitende Gesprächsrunden mit den unterschiedlichen Akteuren – unter anderen mit Herrn Minschke vom TMBLV und der FH Erfurt als wichtige Partner in der Umsetzung. Darüber hinaus wurde eine intensive Öffentlichkeitsarbeit in Form von Artikeln im Amtsblatt, Meinungsumfragen und Bürger-/Einwohnerversammlungen betrieben.

Im Oktober 2013 erfolgte dann im Anschluss einer Gesprächs- und Arbeitsrunde die Festlegung auf den Renault Kangoo Z.E. als für die vorgesehenen Zwecke (Hol- und Bringdienste, Personenbeförderung) optimales Fahrzeug. Daraufhin wurde kurzfristig ein Termin bei dem von der Verwaltung nächstgelegenen Renault-Händler – Autohaus Kunze in Nordhausen – vereinbart, um nähere Informationen zum Fahrzeug zu erhalten. Auch wurde eine erste Probefahrt vereinbart und das Fahrzeug der Gemeinde nochmals einen Tag kostenfrei zur Verfügung gestellt, um dieses intensiv testen und kennen lernen zu können. Nach erfolgter Rücksprache mit dem Projektpartner und Fördermittelgeber fanden dann die Kaufvertragsverhandlungen mit den in der Umgebung befindlichen Autohäusern statt, bei denen das Autohaus Kunze in Nordhausen das beste Angebot unterbreiten konnte.

Mit den nun feststehenden Anschaffungskosten konnte begonnen werden, die Finanzplanung aufzustellen. Hierzu wurden die weiteren Projektkosten durch die Gemeindeverwaltung ermittelt und dann in dem dem Förderantrag zugrunde liegenden Finanzierungsplan festgeschrieben. Hier ist zu beachten, dass es sich bei den Kosten um a) feststehende und b) geschätzte Kosten handelte. Die feststehenden Kosten wurden dabei intensiv durch Angebotseinholungen recherchiert und die geschätzten Kosten anhand von Erfahrungswerten kalkuliert. Im gleichen Abschnitt wurden bereits die Vorbereitungen für die Einrichtung der später zu installierenden Ladestation getroffen – es wurde eine Leistungserhöhung bei dem Elektrogrundversorger beantragt und durch einen Elektrofachbetrieb durchgeführt.

Auch wurden die durch die Gemeinde Werther im weiteren Projektverlauf zu erbringenden Arbeiten (Unterhaltung des Fahrzeuges, Organisation der Autoverleihung usw.) erfasst und zusammengestellt, um die zu erwartenden Personalkosten ermitteln zu können.

Zur Legitimation des Ankaufs des Fahrzeuges durch den Bürgermeister wurde ein öffentlicher Beschluss durch den Gemeinderat der Gemeinde Werther gefasst, dem eine umfassende Projekterläuterung vorausgegangen war, um auch hier ein Maximum an Transparenz und Öffentlichkeitsbeteiligung zu erzielen. Der Gemeinderat wurde darüber hinaus stets über alle Aktivitäten, die im Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt standen, informiert.

Nach dem erfolgten Ankauf des Fahrzeuges durch die Gemeinde Werther als Zuwendungsweiterleitungsempfänger wurde in Zusammenarbeit mit dem Autohaus die Zulassung und die Folierung veranlasst, so dass das Fahrzeug am 01.04.2014 an die Gemeinde übergeben werden konnte. Am gleichen Tag wurde der Dorfladen eröffnet, sodass zu diesem Datum das ganze Projekt seinen Start feiern konnte.

Für das zum Projekt gehörende Solardoppelcarport wurde durch die Gemeinde Werther ein Leistungsverzeichnis erarbeitet und eine beschränkte Ausschreibung der definierten Leistungen durchgeführt. Die eingegangenen Angebote wurden geprüft und ausgewertet, sodass eine Bieterempfehlung an den Fördermittelgeber übergeben werden konnte.

3. Ermittlung erster Einsatz- und Betriebsoptionen und deren Rahmenbedingungen

Nach Eröffnung des Dorfladens und der Übergabe des WertherMobils sowie der Inbetriebnahme durch die Gemeinde Werther gilt es, erste Nutzungs- und Betriebsmöglichkeiten für das E-Dorffauto und die entsprechenden Rahmenbedingungen zu ermitteln. Hierzu wurde u.a. im Sommersemester 2014 an der FHE mit Bachelor-Studierenden (Studiengang Verkehrs- und Transportwesen) und Master-Studierenden (Studiengang Intelligente Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement) ein studentisches Projekt unter dem Titel *„Herausforderungen und Stabilisierung ländlicher Räume (Demographie, Verkehr, Siedlung, Energie...) am Beispiel Werther, Landkreis Nordhausen“* initiiert. Die Studierenden⁴ beschäftigten sich unter Anleitung von Herrn Prof. Kill und Herrn Prof. Juckenack in den folgenden Arbeitsgruppen mit der Thematik: „Organisation und Betrieb“, „Wirtschaftlichkeit und Recht, Haftung“, „Bedarfsanalyse und Nachhaltigkeit“, „Übertragbarkeit, Lernen von anderen Projekten, Marketing und Kommunikation“ sowie „Projektsteuerung“.

Für diesen Zwischenbericht relevante Aspekte, Überlegungen und Ergebnisse aus dem studentischen Projekt (wie im Schlussbericht von Mitte Juni 2014 dargestellt) fließen in dieses Kapitel ein und werden gemeinsam mit weiteren, im Projekt durch den Dialog bzw. die Abstimmung zwischen Gemeindeverwaltung Werther und FHE bisher erlangten Erkenntnissen und Zwischenergebnissen dargestellt.

Teilweise noch offene Fragen sowie weitere sich ergebende Aspekte und Fragestellungen, die bis zum Zeitpunkt dieses Berichtes noch nicht abschließend geklärt werden konnten oder erst im weiteren Projektverlauf geklärt werden können, werden in Kapitel 4 in einer Übersicht gesammelt.

3.1 „Lernen“ von anderen Projekten

Vor dem Hintergrund der Stabilisierung einer Gemeinde im ländlichen Raum Nordthüringens liegt der Fokus im Modellprojekt WertherMobil auf einer Kombination verschiedener Einsatzmöglichkeiten eines elektromobilen, von der Gemeinde verwalteten Dorffautos mit den Angeboten der neu geschaffenen Begegnungsstätte mit Dorfladen im Zentrum der Einheitsgemeinde. Hinsichtlich der Übertragbarkeit relevanter Aspekte aus ähnlichen Ansätzen ist zu sagen, dass ein Referenzprojekt, welches verschiedene Einsatzzwecke in dieser Art miteinander verbindet, derzeit weder in Thüringen noch darüber hinaus bekannt ist. Es gibt jedoch unterschiedliche Projekte, die sich jeweils mit einem der auch für Werther vorgesehenen Einsatzzwecke eines Dorffautos in einer ländlichen Gemeinde beschäftigen. Im Folgenden wird jeweils ein Projekt zu jedem Einsatzzweck kurz vorgestellt und es werden für das Modellprojekt in Werther ggf. übertragbare Ansätze aufgezeigt.

In Feldkirchen-Westerham (Oberbayern) wird ein Warenlieferservice vom „Biomarkt Buona Vita Bio“⁵ angeboten, dieser Dorfladen verkauft u.a. regionale Produkte wie hausgemachte Teigwaren. Bei diesem Projekt wird einmal in der Woche eine Lieferfahrt angeboten und um die Kosten zu decken gibt es eine vom jeweiligen Einkaufswert abhängige Preisstaffelung. Ab einen Einkaufswert von 50€ erfolgt die Lieferung kostenfrei. Die Buchung erfolgt telefonisch an dem jeweiligen Liefertag bis 12 Uhr.

⁴ F. Schweiger, T. Tietz, S. Dassler, F. Gumz, E. Fricke, L. Jacobi, C. Hofacker, M. Miletzki, K. Egert, S. Schmidtke, S. Dorn

⁵ Vgl. dennree GmbH 2014

Ein ähnliches Projekt namens „unser Dorfladen“ existiert in Sehnde-Rethmar⁶ (Ortsteil der Stadt Sehnde, südöstlich von Hannover). Dieser Dorfladen bietet ebenfalls einmal in der Woche einen Lieferservice zu ähnlichen Lieferkonditionen an, jedoch wird für jede Lieferung, die den Einkaufswert von 50€ nicht übersteigt, jeweils eine feste Gebühr von 3€ erhoben.

Auch für die Gemeinde Werther sollte die Lieferung grundsätzlich kostenpflichtig sein, zu entscheiden ist jedoch, ähnlich wie bei den anderen Projekten, ob die Bestellung einen Mindestbestellwert überschreiten muss, eine gestaffelte Liefergebühr entsprechend dem Einkaufswert vorgesehen werden oder ob eine Staffelung bis zu einem zu definierenden Schwellenbetrag erfolgen soll und darüber hinaus keine Liefergebühr gefordert wird (s. hierzu Kap. 3.4.1).

In Grafengehaig (Oberfranken) gibt es den Dorfladen „Unner Lädla“⁷, der einen besonderen Service für seine Kunden anbietet. Senioren können sich für eine Gebühr von 3€ jeweils dienstags und donnerstags in der Zeit von 10 bis 14 Uhr mit Hilfe eines ehrenamtlichen Mitarbeiters zum Dorfladen und zurück nach Hause fahren lassen. Diese Dienstleistung für ältere Menschen bietet ihnen die Gelegenheit, sich selbstständig mit Lebensmitteln zu versorgen. Des Weiteren kommen die Senioren in Kontakt mit Bekannten und Freunden, was einer möglichen sozialen Isolation im Alter entgegenwirkt.

Für die Gemeinde Werther wird ein ähnlicher Ansatz verfolgt. An zwei Tagen in der Woche soll, mit Hilfe des Elektroautos, ein Hol- und Bringdienst angeboten werden. Dabei ist jedoch zunächst einmal keine zeitliche Beschränkung von zwei Stunden vorgesehen wie in Grafengehaig. Der Service soll an zwei Tagen für vorerst ca. 8 Stunden verfügbar sein. Für die Gemeinde Werther ist eine Bundesfreiwilligendienstleistende⁸ zur Durchführung dieser Hol- und Bringfahrten mit dem Elektroauto vorgesehen (s. Kap. 3.4.2). An dieser Stelle ist zu erwähnen, dass die Gebühr für einen Abholservice generell geringer sein sollte als für den Warenlieferservice, wenn gleichzeitig die Nachfrage im Dorfladen selbst gefördert werden soll. Der in Grafenhaig veranschlagte Fahrpreis kann für Werther als Orientierungsgröße in Abstimmung mit dem zu veranschlagenden Preis für die Warenlieferung dienen, denn selbst wenn der Fahrer (Bufdi) von der Kommune nicht bezahlt werden muss, kann es sinnvoll sein, Rücklagen z.B. für notwendige Reparaturen zu bilden.

Ein Leihautosystem bzw. CarSharing mit Hilfe eines Elektroautos wird bereits in einigen Gemeinden im Rahmen verschiedener Projekt etabliert. Dabei dient das Auto mitunter nicht nur als Fahrzeug für die Einwohner der jeweiligen Gemeinde, sondern beispielsweise auch für Handwerker als Monteurfahrzeug. In der Gemeinde Ainring (Berchtesgadener Land)⁹ kommt dabei ein Renault Kangoo Z.E. zum Einsatz, der speziell für Gewerbetreibende und Handwerker besonders geeignet ist. Das Auto wird mit eigenem Strom aus einer Energieanlage mittels Kraft-Wärme-Kopplung versorgt, bei einem Verbrauch von 15kWh pro 100km entstehen somit Kosten von etwa 0,70€ pro 100km. Beim Projekt der Gemeinde Ebhausen¹⁰ kann das Elektroauto telefonisch 24 Stunden vor Fahrtantritt oder im Internet von jedem Bürger individuell gebucht werden, d.h. das Elektroauto wird für den benötigten Zeitpunkt reserviert und dann am Rathaus abgeholt.

Die preisliche Gestaltung für das Ausleihen des Fahrzeuges ist in allen Projekten unterschiedlich geregelt. Bei dem Projekt „thürneMobil“¹¹ werden z.B. Kosten in Höhe von 1,50€ pro Stunde berechnet

⁶ unser Dorfladen GmbH o. J.

⁷ Vgl. Landkreis Kulmbach o. J.

⁸ Im Folgenden kurz Bufdi genannt.

⁹ Vgl. OVB24 GmbH 2013

¹⁰ Vgl. Gemeinde Ebhausen 2014

¹¹ Vgl. Dörfergemeinschaft am Thürne e.V. 2014

wobei alle gefahrenen Kilometer in diesem Preis enthalten sind, die Reservierung erfolgt über das Internet mit Hilfe eines Google-Buchungskalenders. Für das Leader Eifel-Projekt in Gnoetzhelm¹² wurden nutzungsabhängige Gebühren von 2€ pro angefangener Stunde und ein Kilometerpreis von 0,20€ veranschlagt. Für das Elektroauto der Gemeinde Werther könnte ebenfalls für den Anfang mit einem Verbrauch von 15kWh pro 100km gerechnet werden, da es sich beim WertherMobil um ein identisches Fahrzeug handelt. Die Nutzungsgebühr könnte sich ebenfalls aus einer Gebühr pro angefangene Stunde und einem Kilometerpreis zusammensetzen. Die gängigen Reservierungsmöglichkeiten per Telefon sowie der Einsatz eines internetbasierten Buchungskalenders können auch in Werther realisiert werden.

Zu berücksichtigen ist, dass die genannten Projekte sich jeweils in ländlichen Regionen befinden, die unterschiedliche Ausgangsbedingungen aufweisen. Die Gemeinden, die ihren Schwerpunkt auf das CarSharing gelegt haben, sind meist durch eine schlechte Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr gekennzeichnet. Einige Dorfläden, die zusätzlich einen Lieferservice oder einen Hol- und Bringdienst eingerichtet haben, haben keine Gewinnerzielung zum Ziel, sondern wirtschaften lediglich kostendeckend, wobei die Wiederherstellung bzw. Aufrechterhaltung der Nahversorgung zu günstigen Preisen im Vordergrund steht.

3.2 Bedarfsanalyse

Um gewisse Aspekte wie die Bekanntheit des Modellprojektes und die Möglichkeit, Einwohner Werthers im weiteren Verlauf in das Projekt einzubeziehen, zu ermitteln, wurde zum Zeitpunkt kurz nach Projektbeginn in Zusammenarbeit mit dem Bürgermeister der Gemeinde Werther eine Bürgerbefragung durchgeführt. Der Fragebogen (s. Abb. 8) wurde am 29. April 2014 online auf der Webseite der Gemeinde Werther veröffentlicht, außerdem wurden ca. 500 Fragebögen nach dem Zufallsprinzip in das Amtsblatt des Monats Mai, welches ebenfalls am 29. April 2014 ausgeliefert wurde, eingelegt. Weitere Maßnahmen, um die angestrebte repräsentative Teilnehmerzahl von rund 100 Personen zu erreichen, waren die direkte Weitergabe von Fragebögen an die Kunden im Dorfladen sowie die Bekanntmachung des Projektes in den einzelnen Gemeinde-Ortsteilen über die Ortsteilbürgermeister. Bis zum Ende der Befragung Mitte Juni beteiligten sich insgesamt 110 Teilnehmer (Stand: 19. Juni 2014). Mit knapp 42% (entspricht 46 Personen) ergab sich ein mehrheitliches Alter der Befragten von über 60 Jahren (vgl. Abb. 7).

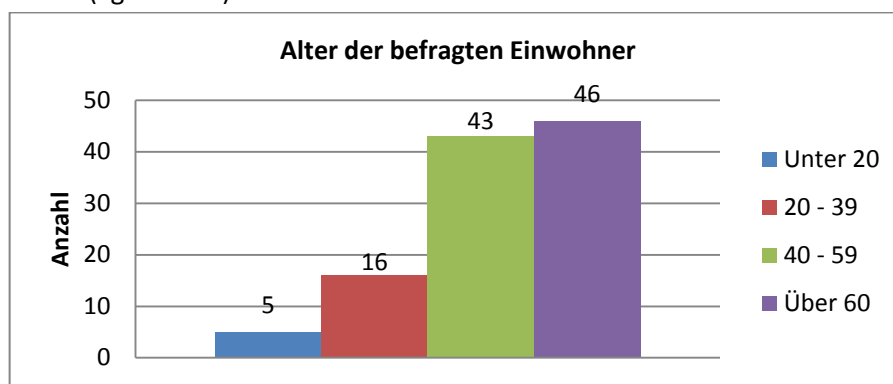


Abb. 7: Alter der befragten Einwohner¹³

¹² Vgl. Stradtner, Uwe 2013

¹³ Eigene Darstellung

Fragebogen zur ländlichen Mobilität

Am 01.04.2014 wurde die ländliche Begegnungsstätte mit Dorfladen in Werther eröffnet. In diesem Rahmen soll ein Elektromobil im Zubringer- oder Verteilerverkehr genutzt werden. Mit den verschiedenen Verwendungsmöglichkeiten des WertherMobils sollen wir uns in einem Projekt der Fachhochschule Erfurt und dem Institut für Verkehr und Raum beschäftigen. Dafür haben wir einen Fragebogen mit allgemeinen Fragen zur Person und spezifischen, die das WertherMobil betreffen, erstellt. Wir würden Sie bitten diesen auszufüllen, um die Begegnungsstätte noch attraktiver zu gestalten.

1. Wie alt sind Sie?

- ☐ Unter 20 ☐ 20-39 ☐ 40-59 ☐ Über 60

2. In welcher Gemeinde wohnen Sie?

- ☐ Großwechungen ☐ Günzerode ☐ Haferungen ☐ Immenrode
☐ Kleichwechungen ☐ Mauderode ☐ Pützlingen ☐ Werther

3. Welche Fortbewegungsmöglichkeiten haben Sie?

- ☐ Pkw ☐ Öffentliche Verkehrsmittel ☐ Fahrrad ☐ Zu Fuß

4. Sind Sie mit dem Projekt der „Ländlichen Begegnungsstätte in Werther“ vertraut?

- ☐ Ja ☐ Nein ☐ Schon einmal davon gehört

5. Wenn Ja, wie oft nutzen Sie den neu entstandenen Dorfladen/ die Begegnungsstätte in Werther?

- ☐ Jeden Tag ☐ Mehrmals in der Woche ☐ Mehrmals im Monat ☐ Seltener

6. Wie gelangen Sie in den Dorfladen?

- ☐ Eigener Pkw ☐ Mitfahrgelegenheit (Nachbarn,...) ☐ Öffentliche Verkehrsmittel ☐ Fahrrad ☐ Zu Fuß

7. Würden Sie sich bereiterklären das Projekt zu unterstützen? Wenn ja, welche ehrenamtlichen Tätigkeiten würden Sie übernehmen?

- ☐ als Fahrer des WertherMobils ☐ in der Verwaltung des WertherMobils
☐ Sonstiges: _____ ☐ Ich möchte das Projekt nicht ehrenamtlich unterstützen.

8. Wenn Ja, wie viel Zeit könnten Sie in der Woche dafür aufwenden?

- ☐ 1-2 mal ☐ 3-4 mal ☐ Mehr als 5 mal

Wir bedanken uns für Ihre Unterstützung.

Gemeindeverwaltung Werther
Dorfstraße 18
99735 Werther



Fachhochschule Erfurt
Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr
PF 45 01 55, 99051 Erfurt

FHE FACHHOCHSCHULE
ERFURT UNIVERSITY
OF APPLIED SCIENCES
Verkehrs- und
Transportwesen

Abb. 8: Fragebogen Bedarfsanalyse

39 Befragte gaben an, ihren Wohnsitz in Werther zu haben, während 21 Personen aus Großwechungen stammten (vgl. Abb. 9), womit in etwa die Hälfte der insgesamt Befragten aus diesen beiden Ortsteilen stammt. Es ist zu vermuten, dass das Projekt in Werther, wo sich die Standorte sowohl des Dorfladens als auch des Dorfautos befinden, am bekanntesten ist und somit der höchste Anteil Teilnehmer in diesen Ortsteilen erreicht wurde, zumal Werther bzw. Großwechungen jeweils ca. fünfmal so viele Einwohner besitzen wie die übrigen Ortsteile. Während aus Kleinwechungen kein und aus Günzerode lediglich ein Bürger vertreten war, sind die Teilnehmerzahlen aus den übrigen Ortsteilen höher.

gen Ortsteilen trotz der teilweise geringen Einwohnerzahlen immerhin zwischen sechs und achtzehn Teilnehmern, insgesamt kann daher von einem annähernd repräsentativen Ergebnis gesprochen werden.

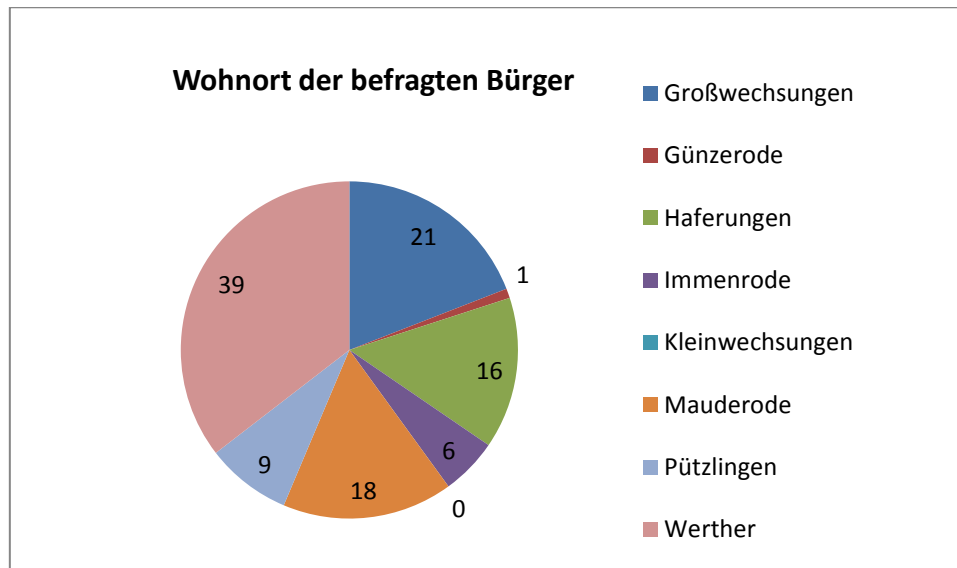


Abb. 9: Wohnort der befragten Bürger¹⁴

Ein weiteres Befragungskriterium war die Bereitschaft der Bürger zur ehrenamtlichen Unterstützung des Projektes, speziell in Bezug auf den Einsatz des Dorfautos. Hierbei wurde ermittelt, welche ehrenamtlichen Tätigkeiten die Bürger wie häufig pro Woche übernehmen würden. Tab. 2 gibt einen Überblick zu den Ergebnissen dieser Fragestellung.

Tab. 2: Bereitschaft zur ehrenamtlichen Unterstützung des Projektes¹⁵

	1-2 mal/Woche	3-4 mal/Woche	> 5 mal/Woche
Fahrer	3	0	1
Verwaltung	4	2	1
Sonstiges (ohne genauere Angabe)	4	0	0

insgesamt gaben von 110 Teilnehmer fünfzehn Befragte (entspricht knapp 14%) ihre Bereitschaft an, das Projekt ehrenamtlich unterstützen zu wollen. Sieben Bürger würden hierbei eine Tätigkeit im Bereich Verwaltung des WertherMobils übernehmen. Während von den fünfzehn Personen jeweils zwei Personen angaben, das Projekt sowohl drei bis vier Mal als auch mehr als fünf Mal pro Woche zu unterstützen, könnten elf Bürger dem Projekt immerhin ein bis zwei Mal wöchentlich zur Verfügung stehen.

3.3 Wirtschaftlichkeit und rechtliche Rahmenbedingungen

3.3.1 Wirtschaftlichkeit

Für die Wirtschaftlichkeit des Projektes spielen die Einnahmen und Kosten der jeweiligen vorgesehenen Nutzungsformen des WertherMobils eine wichtige Rolle, wobei die eigentlichen Betriebskosten des Elektroautos relativ gering sind. Der benötigte Strom soll an der Ladestation selbst erzeugt wer-

¹⁴ Eigene Darstellung

¹⁵ Eigene Darstellung

den, wobei die Realisierung eines dazu notwendigen Carports mit Solarzellen zum Berichts-Zeitpunkt noch nicht abschließend geklärt ist. Sofern das Carport nicht in der angestrebten Form mit Solarzellen gebaut wird, entfallen die anfallenden Energiekosten zunächst auf die Gemeinde.

Mit Beginn der Aufnahme der vorgesehenen Einsatzzwecke des WertherMobils steht bei der Gemeindeverwaltung Werther für das erste Jahr des Modellprojektes eine Bundesfreiwilligendienstleistende zu den jeweiligen Arbeitszeiten für die Auslieferung von Waren sowie den personenorientierten Hol-/Bringdienst zur Verfügung. Zu überlegen ist an dieser Stelle, ob ggf. in das Projekt einzubindende, ehrenamtliche tätige Einwohner Werthers (vgl. Kapitel Bedarfsanalyse zur Bereitschaft der Einwohner, sich im Projekt zu engagieren) bereits zeitnah gewisse Tätigkeiten außerhalb der Bufdi-Arbeitszeiten bzw. diese perspektivisch sogar komplett übernehmen können, denn so entstünden für das Projekt hier keine weiteren Kosten.

Die zu erwartenden Einnahmen, auch bei einer optimistischen Nachfrageabschätzung, sind im Rahmen der vorgesehenen Nutzungsformen als relativ gering zu betrachten. Die verschiedenen Angebote sollten in erster Linie nur mit einem „symbolischen“ Betrag belastet werden, um die im Projekt geschaffenen Serviceangebote und ihre tatsächliche Inanspruchnahme gerade in der Anfangsphase zu fördern. In Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit sollte abgewogen werden, ob ein attraktives Angebot mit geringeren Gebühren mehr Vorteile verspricht als z.B. der Versuch, große Rücklagen zu bilden.

Sofern sich herausstellt, dass das Modell unter Einsatz einer über den Bundesfreiwilligendienst beschäftigten Person gut funktioniert, erscheint es auch sinnvoll rechtzeitig zu prüfen, ob eine gleichermaßen ausgerichtete Anschlussstelle für die Fortführung der Tätigkeiten nach Dienstzeitende der ab August 2014 tätigen Person eingerichtet werden kann und wie diese Option zu finanzieren ist.

3.3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Für die Beförderung von Personen gilt das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Da jedoch im Rahmen des Projektes in Werther weder die Nachfrage für einen entgeltlichen Betrieb mit Deckung der Betriebskosten abzusehen, noch die Eigenwirtschaftlichkeit ein Ziel ist, greift dieses hier nicht. Für den Lieferverkehr und den Abholservice bestehen in dem angestrebten Projektrahmen zunächst keine unüberwindbaren rechtlichen Hürden. Da jedoch der Dorfladen in wirtschaftlicher Konkurrenz zu anderen Einzelhändlern steht, sind ggf. gültige wettbewerbs- und ordnungsrechtliche Hintergründe weiterhin zu überprüfen.

Schwieriger gestaltet sich hingegen die Organisation des WertherMobils in der Funktion als Leihauto bzw. für das „CarSharing“. Die Gründung eines eigenen CarSharing-Vereins ist nicht sinnvoll, da nach der Meinung eines CarSharing-Fachforums *„derzeit gilt, dass CarSharing-Vereine allgemein nicht als gemeinnützig anerkannt werden [...] Urteile, wie z.B. Finanzgericht München, kommen eindeutig zu dem Schluss: CarSharing ist nicht gemeinnützig“*¹⁶. Daraus folgt, dass auch ein entsprechender Verein in Werther Ertrags- und Vermögenssteuer bezahlen müsste. Für andere Lösungen besteht das Problem, dass das angesetzte Projekt auf der einen Seite zu klein für ein institutionalisiertes CarSharing, auf der anderen Seite die angesprochene Nutzergruppe zu groß für die Nutzung als Nachbarschaftsauto ist. Jedoch könnten einige Elemente eines VCD-Vertragsmusters zur Teilung eines KFZ im Rahmen eines Nachbarschaftsautovertrags übernommen werden. Des Weiteren liefern Projekte wie das

¹⁶ Breindl, K. O. J.

„Dorfauto Gey“ eine Orientierung in dieser Richtung¹⁷. Der Bundesverband CarSharing bietet für Gründungswillige eine Beratung bezüglich der rechtlichen Fragen an¹⁸, die ggf. zur rechtlichen Absicherung der letztlich präferierten Leihautosystem-Variante in Anspruch genommen werden könnte. Zu prüfen ist in diesem Zusammenhang die relativ unkomplizierte Möglichkeit der Gründung eines nicht-rechtskräftigen Vereins, wodurch einige formalrechtliche Hürden umgangen werden könnten und wobei die Mitglieder mit dem Eintritt z.B. eine Kautionszahlung und sich zu festgelegten Nutzerbedingungen bekennen.

Mit Stand Mitte Juni 2014 wurde durch die Gemeinde Werther bereits eine Versicherung für das Fahrzeug abgeschlossen, wobei noch die Klärung der Frage aussteht, welche Benutzergruppen diese tatsächlich einschließt. Eine Herausforderung besteht hierbei unter Umständen darin, dass voraussichtlich insbesondere junge Fahrer ohne eigenes Auto sowie ältere Personen im Ruhestand die Hauptnutzergruppen des WertherMobils in seiner Funktion als Leihauto darstellen, welche jedoch oft höhere Versicherungsprämien zahlen müssen. Es sollte unbedingt rechtzeitig entschieden werden, ob aufgrund der Versicherung bestimmte Nutzergruppen von dem Angebot ausgeschlossen werden müssen bzw. wie es erreicht werden kann, tatsächlich allen interessierten Nutzergruppen einen Zugang zum Angebot zu ermöglichen. Darüber hinaus sollte über eine Insassenversicherung oder eine vertragliche Haftungsbeschränkung (vgl. Empfehlungen des ADAC) nachgedacht werden, da die Nutzer des eines Leihautos-Systems bei schuldhaftem Verhalten für den zugefügten Schaden an anderen Mitfahrern privat haftbar gemacht werden können¹⁹.

Während hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit die Deckung der tatsächlichen Betriebskosten des Dorfautos möglich ist, existieren noch einige Bedenken bezüglich der rechtlichen Hintergründe, wobei es auch an dieser Stelle keine unüberwindbaren Hürden gibt.

3.4 Mögliche Einsatzzwecke des WertherMobils

3.4.1 Lieferservice für Artikel aus dem Dorfladen (Warenlieferung)

Als einer der primären Einsatzzwecke des WertherMobils ist die Auslieferung von Waren aus dem Dorfladen vorgesehen, welche mit dem Dienstbeginn der Bufdi ab August 2014 starten soll und in einer ersten Erprobungsphase, welche auch zur Feststellung zuzüglicher/alternativer Bedarfe als Grundlage für eine Nachsteuerung dient, wie folgt umgesetzt werden soll.

Über das Amtsblatt der Gemeinde Werther wird den Bewohnern mit einem ausreichenden zeitlichen Vorlauf vor Aufnahme des Lieferservices zu Anfang August 2014 ein Überblick über die im Dorfladen angebotenen, und im Rahmen des Lieferservice bestellbaren Waren und Dienstleistungsprodukte als Orientierung gegeben. Im Sinne der Kundenorientierung ist ein ausführlicher Bestellkatalog sicherlich wünschenswert, kann jedoch – zumindest für den Start der Erprobungsphase aus zeitlichen Gründen – durch den Ladenbetreiber noch nicht erstellt werden. Jedoch erhält die Bufdi im Rahmen Ihrer Vorbereitungs- bzw. Einarbeitungsphase ab Mitte Juli 2014 mit rechtzeitigem Vorlauf vor Dienstbeginn eine genaue Einweisung bezüglich der Angebotspalette (Waren des täglichen Bedarfes, Postprodukte bzw. -dienstleistungen, Tabakwaren, Zeitschriften etc.), so dass sie in der Lage ist, den Nachfragern Auskünfte über das bestellbare Angebot zu geben.

¹⁷ Vgl. Geschäftsstelle der Lokalen Aktionsgruppe Eifel beim Naturpark Nordeifel e.V. o. J.

¹⁸ Vgl. Bundesverband CarSharing e.V. (o. J.)

¹⁹ Vgl. ADAC 2005

Die Bufdi, deren Büro zur Gewährleistung kurzer Wege und der Möglichkeit für flexible Abstimmungen mit den Beschäftigten im Dorfladen direkt in der Begegnungsstätte und nicht in der Gemeindeverwaltung eingerichtet wird, nimmt eingehende Bestellungen telefonisch (bzw. möglicherweise auch im Rahmen der Hol- und Bringdienstfahrten im persönlichen Gespräch) entgegen. Die Lieferungen werden gemeinsam mit der jeweils im Dorfladen tätigen Arbeitskraft zusammengestellt, wobei letztere die Waren direkt einscannt und einen Kassenzettel für den Kunden ausstellt, der bei der Auslieferung mit abgegeben wird. Bei einer ausreichend frühen Bestellung, ist es auch möglich, dass der Dorfladenbetreiber Spezialbestellungen bzw. nicht vorrätige Produkte beschafft. Auch die Lieferung von Tiefkühlprodukten soll, trotz der Herausforderung, die Kühlkette einzuhalten, nicht ausgeschlossen werden, wobei hier zu erproben ist, ob dies z.B. durch den Einsatz spezieller Kühltaschen für TK-Produkte durchzuführen ist.

An zwei Wochentagen werden, jeweils „nach dem Wochenende“ sowie „zum Wochenende hin“ (empfehlenswert sind daher jeweils der Dienstag und der Freitag), die Bestellungen durch die Bufdi auf einer Runde, die alle Gemeindeteile abdeckt, ausgeliefert. Diese Runde beträgt etwa 45 bis 50 km und ist daher auch unter den ungünstigsten Bedingungen durch die Reichweite des Elektroautos abgedeckt.

Die soziale Komponente ist bei diesem Einsatzzweck des WertherMobils von großer Bedeutung und soll einen attraktiven Anreiz darstellen, Waren aus dem Dorfladen zu bestellen. Daher soll es die zeitliche Organisation der Lieferfahrten der Bufdi explizit erlauben, den Bestellern beim Hereintragen der Einkäufe zu helfen und auch Zeit für ein kurzes Gespräch mit den Bewohnern zu haben. Bei der Auslieferung bzw. Übergabe der Waren an die Besteller erfolgt dann auch die Abrechnung durch die Bufdi, wodurch auch der ggf. etwas kompliziertere Weg, den Bestellern am Monatsende eine Gesamtrechnung auszustellen, umgangen wird.

Die Lieferfahrten bilden einen wichtiger Baustein für den Erfolg des Gesamt-Projektes, insbesondere im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit des Dorfladens bei entsprechender Nachfrage nach den Lieferungen und darüber hinaus, weil bei den Lieferfahrten das Auto effizient genutzt werden kann. Zwar richtet sich das Angebot vor allem an ältere und diejenigen Personen, die aus verschiedensten Gründen gänzlich immobil und nicht (mehr) in der Lage sind, z.B. ihr Haus zu verlassen, um den Dorfladen persönlich aufzusuchen. Dennoch ist – auch im weiteren Verlauf des Projektes – kritisch zu hinterfragen, ob durch das Angebot der Lieferfahrten für die „übrigen“, generell durchaus mobilen Einwohner der Anreiz gemindert wird, den Dorfladen zu besuchen. Daher werden nach Abstimmung mit dem Dorfladenbetreiber zum Einen die Lieferungen unabhängig vom Warenbestellwert mit einer pauschalen Liefergebühr von 2,50€ belegt und damit höher als Preis für die Inanspruchnahme des Hol- und Bringdienst angesetzt. Der Lieferpreis ist zunächst in der ersten Erprobungsphase gültig, im weiteren Verlauf zu überprüfen und ggf. anzupassen. Zum Anderen wäre es wünschenswert, wenn sich im Laufe des Projektes der Hol- und Bringdienst (mit Ziel Dorfladen) gleichermaßen etabliert, um auf diese Weise auch das Projektziel, den Dorfladen mitsamt Café zu einer lebendigen Begegnungsstätte und sozialen Treffpunkt in Werther zu etablieren, zu verwirklichen.

Im Zuge der Überlegungen zur Angebotsausweitung/-diversifizierung des Lieferdienstes sollten auch Kooperationen mit weiteren lokalen Anbietern (z.B. Apotheke sowie örtlicher Imker, Fleischer) berücksichtigt werden.

3.4.2 Hol- und Bringdienst (Personenbeförderung)

Das WertherMobil soll neben den Funktionen als Lieferauto und als gemeinschaftlich nutzbares Fahrzeug innerhalb eines Leihwagensystems zudem für die Sicherstellung der Erreichbarkeit des neuen Dorfladens für bestimmte Zielgruppen unter den Einwohnern der Gemeinde eingesetzt werden. Im Rahmen eines Hol- und Bringdienstes sollen vorrangig nicht mobile Bewohner zum neuen Dorfladen gelangen können, die dies zwar gesundheitlich problemlos können, aber aus anderen Gründen die An- und Abreise nicht eigenständig bewältigen können.

Der neue Dorfladen befindet sich in dem Ortsteil Werther. Mit dem Auto sollen alle weiteren sieben Ortsteile und der Ort Fronderode, der administrativ zwar zur Gemeinde Friedrichsthal, funktional aber zu Werther gehört, angebunden werden. Alle Ortsteile sind über asphaltierte Straßen problemlos zu erreichen. Wie in Abb. 10 zu sehen ist, sind diese jedoch so im Straßennetz angeordnet, dass sie gemeinsam nur mit einigen Umwegen zu erreichen sind.

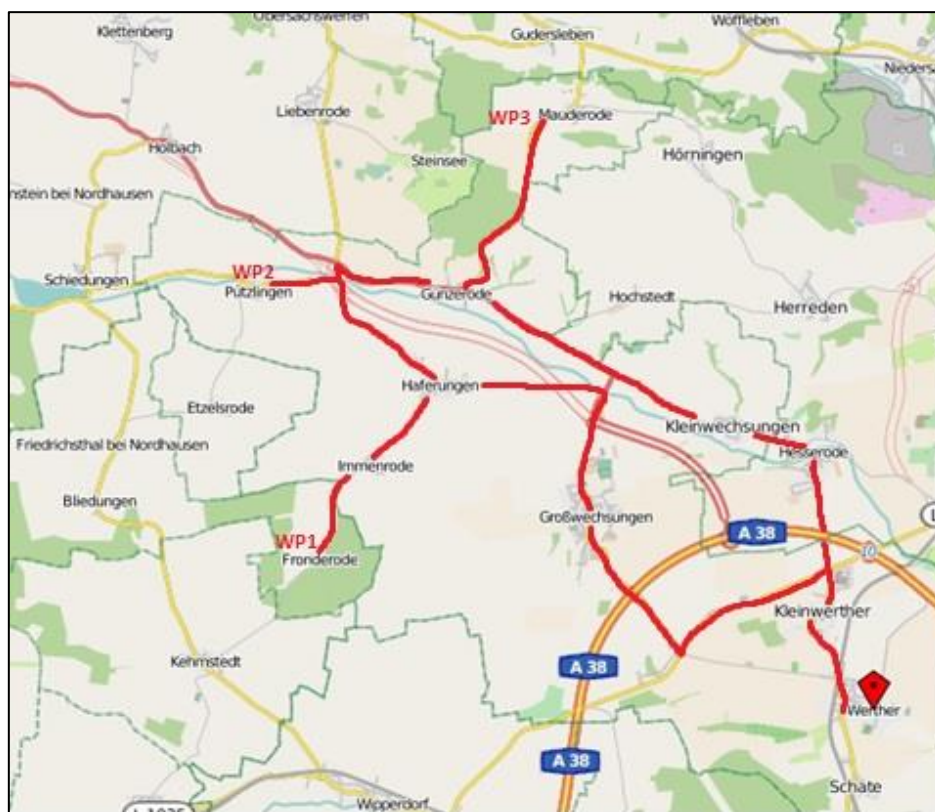


Abb. 10: Wegstrecke des kürzesten Weges mit allen Ortsteilen²⁰

Die Wendepunkte (WP) kennzeichnen die entferntesten Ortsteile, die über die Straßenwege von Werther (als jeweiliger Start- und Zielort) zu erreichen sind. Die rote Linie stellt den kürzesten möglichen Weg mit den Wendepunkten und somit die längste mögliche Streckenführung dar. Sie hat eine Gesamtlänge von ca. 45 km. Das Werther Mobil hat insgesamt fünf Sitzplätze. Neben dem Fahrersitz stehen damit vier weitere Sitzplätze für den Personentransport zur Verfügung. Bei voller Auslastung des Fahrzeuges bietet der Kofferraum genügend Platz für die Einkäufe der Mitfahrenden.

²⁰ <http://www.openstreetmap.de/karte.html#>, verändert

Das Fahrzeug ist ein elektrisch betriebener „Renault Kangoo Z.E.“: „Gemäß dem Neuen Europäischen Fahrzyklus ermöglicht der Renault Kangoo Z.E. eine Reichweite von 170 Kilometern“²¹. Der Hersteller weist jedoch darauf hin, dass diese Reichweite nicht der tatsächlichen Reichweite entspricht, welche in der tatsächlichen Praxis von folgenden Faktoren abhängig ist:

- der Fahrweise (dynamisch oder sparsam),
- der Geschwindigkeit,
- dem Streckenprofil (Topografie),
- der Außentemperatur und
- der Nutzung elektrischer Verbraucher, wie Klimaanlage oder Heizung²².

Renault gibt an, dass die Reichweite unter ungünstigen Bedingungen (Außentemperatur 10°C, innerstädtischen Fahrweise) nur 80 km betragen kann²³. Bisher liegt die Reichweite laut Angaben der Gemeinde bei ca. 106 bis 112 km.

Da es zum jetzigen Zeitpunkt relativ schwierig erscheint, genauere Abschätzungen der Nachfrage nach dem zudem gänzlich neu geschaffenen Service zu prognostizieren (eine gewisse Zeit für die Bekanntmachung und die Weitergabe erster positiver Erfahrungen von Nutzern über anschließende „Mund-zu-Mund-Propaganda“ berücksichtigend), sollte auf ein Linienkonzept mit festen Abfahrtszeiten verzichtet werden, um Leerfahrten zu vermeiden. Stattdessen sollte bedarfsgerecht zu festen Tageszeiten, z.B. einmal mit einer vorgegebenen Rückfahrtszeit am frühen, einmal am späteren Nachmittag) gefahren werden.

Dies setzt eine Anmeldung der Bewohner voraus, die den Service nutzen wollen. Um den Service für jeden potenziellen Nutzer und auch diejenigen zur Verfügung zu stellen, die z.B. keine Möglichkeit haben, sich über ein internetbasiertes System anzumelden, sollte die Anmeldung möglichst einfach und im persönlichen Kontakt (zur Bestätigung eines vereinbarten Termins bzw. Vorschlag eines Alternativtermins, wenn dieser nicht möglich sein sollte) zu tätigen sein.

Eine günstige Möglichkeit besteht darin, dass die Anmeldung an Werktagen möglichst von morgens bis nachmittags über eine feste Telefonnummer der Bufdi möglich ist, welche die Fahrtenwünsche aufnimmt, koordiniert und die Fahrten durchführt. Zu Beginn der Erprobungsphase sollten zwei Fahrten pro Woche – z.B. am Montag und am Donnerstag, um eine Abstimmung mit den vorgesehenen Warenliefertagen herzustellen – möglich sein. Dies kann je nach Nachfrage später nach oben oder unten korrigiert werden.

Es werden dann jeweils die Orte angefahren, aus denen sich Bewohner angemeldet haben und diese abgeholt. Hierfür können feste Abholpunkte an den Verkehrsachsen vereinbart oder bei nicht mobilen Bewohnern auch die genaue Adresse zur Abholung im Vorfeld abgestimmt werden. Nach der Ankunft in Werther, wird eine individuelle Wartezeit vereinbart, nach der wieder zurückgefahren wird.

Es ist zu beachten, dass unter ungünstigen Bedingungen eine Hin- und Rückfahrt nicht möglich sein kann, da die Kapazität der Batterie nicht ausreicht. Um ein „Stehenbleiben“ auf der Straße zu verhindern, bietet es sich daher an, die Kapazität nach jeder Fahrt zu prüfen und Erfahrungen mithilfe eines Fahrtenbuches zu sammeln (s.o.).

²¹ Renault Deutschland AG 2014

²² Vgl. Renault Deutschland AG 2014 (FN 8)

²³ Vgl. ebd.

Um einen Teil der Fahrtkosten zu decken und zu eine „verfehlte“ Nutzung zu verhindern, sollte ein gewisser Preis für die Nutzung des Hol- und Bringdienstes veranschlagt werden, der sich (zumindest als Startwert für den Beginn der Erprobungsphase sowie in Anlehnung an andere Projekte mit ähnlichem Ansatz, s. Kap. 3.1) für die Hin- und Rückfahrt jeweils auf 1€ belaufen kann. Des Weiteren erscheint es in mittelfristiger Perspektive (bzw. sobald das Café im Dorfladen eröffnet ist) sinnvoll, an dieser Stelle einen weiteren Anreiz zur Nutzung des Hol- und Bringdienstes zur Begegnungsstätte in Werther zu schaffen und, eine Absprache mit dem Betreiber des Dorfladens/Cafés vorausgesetzt, die Bescheinigung über den entrichteten Betrag für die Hinfahrt als Wertcoupon für das Café zu verwenden. Beispielsweise könnte für den Kauf einer Hinfahrt für 1€ ein Coupon im Wert von 0,50€ für das Café ausgegeben werden.

Je nach Entwicklung des Bedarfes bieten sich weitere Möglichkeiten für eine Erweiterung des Hol- und Bringdienstes. Sollte beispielsweise die Sitzplatzkapazität des Dorfautos in der zunächst vorgesehene Einsatzform nicht mehr ausreichen, so ließe sich Service an mehr als zwei Tagen in der Woche anbieten. Es ist auch vorstellbar, den Einzugsbereich zu teilen und dann an einem Tag den einen und an einem anderen Tag den jeweils anderen Teil zu bedienen. Anzumerken ist an dieser Stelle, dass es vor dem Hintergrund der wünschenswerten und ggf. tatsächlich eintretenden stärkeren Nachfrageentwicklung für entsprechende Fahrdienste in der Gemeinde Werther bereits erste Signale der Stadtwerke aus Nordhausen gibt, ein ergänzendes, regelmäßiges und bedarfsgesteuertes ÖV-angebot im Gemeindegebiet zu schaffen. Die Aktivitäten im Modellprojekt WertherMobil könnten auf diese Weise zum Impulsgeber beispielsweise für die Schaffung eines neuen linienorientierten Rufbus- oder Anruf-Sammeltaxi-Angebotes werden.

Grundsätzlich vorstellbar ist es zudem, den Service im Projektverlauf als Kombination aus Hol-/Bringdienst und Warenlieferung auch für Fahrten zur Besorgung von Medikamenten aus der Apotheke zu erweitern, wobei die Bufdi z.B. Bestellungen und Rezepte bei den Einwohnern der Ortsteile sammeln und die Medikamente als „Sammelbestellung“ besorgen und ausliefern könnte. Vor dem Hintergrund einer möglichst hohen Auslastung des Dorfautos kann auch der Fahrtzweck „Arztbesuche“ in den weiteren Überlegungen eine Rolle spielen. Hierbei wäre es jedoch zu vermeiden, einen vollständigen Begleitservice mit Wartezeit für die fahrende Person in einer Arztpraxis anzubieten, wodurch die zeitliche Kapazität der als Fahrer eingesetzten Person für die ursprünglichen Einsatzzwecke stark eingeschränkt würde.

Der Hol- und Bringdienst stellt eine wichtige Komponente im Nutzungskonzept des WertherMobils zur Sicherstellung der Mobilität für die Einwohner Werthers dar. Anfangs sollte der Hol- und Bringdienst zweimal wöchentlich gegen eine kleine Gebühr angeboten werden. Bedarfsweise können Einwohner aus den Ortsteilen abgeholt, zum Dorfladen gefahren und nach einer individuellen Wartezeit wieder zurückgebracht werden. Insbesondere bei ungünstigen Fahrtbedingungen sollte dabei auf den Stromverbrauch bzw. den Ladestand der Batterie geachtet werden.

Bei steigender Akzeptanz und Nachfrage kann der Hol-/Bringdienst erweitert und ggf. sogar durch den regionalen ÖPNV-Anbieter ergänzt werden.

3.4.3 „Leihautosystem“: WertherMobil als gemeinschaftlich nutzbares Fahrzeug

Neben der Warenlieferung und der Personenbeförderung im Hol-/Bringdienst soll das WertherMobil als dritte Funktion der Gemeinde und ihren Bewohnern sowie z.B. für die ortsansässigen Vereine als

gemeinschaftlich nutzbares Fahrzeug für individuelle und private Fahrtzwecke zur Verfügung gestellt werden. Die Nutzung soll zu den nicht für Warenlieferung und Personenbeförderung vorgesehenen Zeiten möglich sein, das heißt an den Werktagen nach Erfüllung dieser Einsatzzwecke sowie an den Wochenenden.

Die Buchung des Fahrzeugs sollte einerseits über das Internet mit Hilfe eines Buchungskalenders auf der Gemeinde-Webseite ermöglicht werden, der von der Gemeindeverwaltung selbst entworfen werden kann. Alternativ dazu könnte u.a. beispielsweise ein einfacher „Google-Kalender“ oder auch ein professionelles Buchungssystem, wofür ca. 15€ im Monat zu veranschlagen wären, in Erwägung gezogen werden.

Als erste Option sollte jedoch die Möglichkeit einer telefonischen Buchung für potenzielle Nutzer zur Verfügung stehen, um die Buchungswünsche jeweils von einem Mitarbeiter der Gemeinde bzw. von der Bufdi entgegennehmen und bearbeiten zu lassen. Die Buchungsanfrage des Fahrzeugs sollte aus organisatorischen Gründen mit einer Vorlaufzeit von einem Werktag vor dem gewünschten Buchungstermin eingehen, damit neben der Überprüfung der Verfügbarkeit auch eventuelle Ladezyklen des Elektroautos geplant werden können. Nach einer Buchung kann das Fahrzeug von den jeweiligen Nutzern am Standort des Dorfautos bei der Gemeindeverwaltung abgeholt werden. Für die Fahrzeug- und Schlüsselübergabe sowie die Einweisung in die Benutzung des Fahrzeuges ist vorerst Herr Wiederhold vom Bauamt der Gemeinde zuständig, bis diese Tätigkeiten ab August 2014 ebenfalls von der Bufdi übernommen werden.

Die Rückgabe und die erforderliche Schadensüberprüfung des Fahrzeugs (sowie ggf. eine Überprüfung des Fahrtenbuchs) könnte ebenfalls durch Gemeindemitarbeiter, Bufdi oder ehrenamtliche Mitarbeiter realisiert werden. Für die nächtliche Schlüssel- und Fahrzeugübergabe könnte das „Briefkasten-System“ diverser Autovermieter übernommen werden. Damit das Fahrzeug in diesem Fall am nächsten Tag geladen ist, muss die Einweisung der Fahrzeugnutzer auch die Aufladung des Autos beinhalten, sodass die Nutzer selbst die Aufladung in Gang setzen können. Für das Fahrzeug sollte daher zusätzlich eine Broschüre erstellt werden, um die fahrtechnischen Besonderheiten eines Elektroautos zu erläutern sowie weitere Nutzungshinweise bzgl. Säuberung etc. zu geben.

Ein wesentlicher Punkt ist die Tarifgestaltung für die Nutzung des WertherMobils, wobei sich der Tarif aus verschiedenen Komponenten nutzungsunabhängigen und nutzungsabhängigen zusammensetzen kann. Nutzungsunabhängige Kosten sind beispielsweise Beiträge, die für eine CarSharing-Vereins-Mitgliedschaft erhoben werden können, z.B. durch die einmalige Entrichtung einer Aufnahmegebühr. Damit könnten die Kosten, die ggf. für die Bewerbung und Wartung des Leihsystems anfallen, abgedeckt werden. Des Weiteren könnte eine Kautions, die mit Beendigung der Mitgliedschaft zurückerstattet wird, angedacht werden. Die nutzungsabhängigen Kosten können z.B. über einen Betrag pro zurückgelegten Kilometer erhoben werden, worin bereits die Energiekosten enthalten sind. Des Weiteren könnte der Tarif zusätzlich eine zeitabhängige Komponente enthalten, die einen festen Betrag pro gebuchte Stunde vorsieht. Die im Kapitel 3.1 *Lernen von anderen Projekten* dargestellten Beispieltarife setzten sich meist aus einer Kautions, einem Betrag pro zurückgelegten Kilometer sowie einer zeitabhängigen Pauschale zusammen. Für das Projekt in Werther könnten ebenfalls diese Komponenten als tarifliche Basis herangezogen werden, wobei mittelfristig auch zusätzliche Optionen wie eine Preisstaffelung für Viel- und Nachtfahrer in die Preisgestaltung denkbar sind.

Zur Kalkulation eines Starttarifes für die Testphase des Leihautosystems sind unter anderem folgende Kostenfaktoren zu berücksichtigen: Energiekosten, Wartungskosten, Versicherungskosten, Steuer,

Personalkosten, Anschaffungspreis und Wertverlust. Diese Kosten könnten dann auf eine vorerst definierte Laufleistung von beispielsweise 8.000km im Jahr umgelegt werden, um einen Preis pro Kilometer festlegen zu können. Nach einer Erprobungsphase (z.B. ein Jahr), wenn die tatsächliche Laufleistung des Fahrzeugs und weitere Nutzungsdaten bekannt sind, können die Kosten genauer berechnet und umgelegt sowie der veranschlagte Preis pro zurückgelegtem Kilometer jeweils angepasst werden.

Damit das Angebot von den Einwohnern der Gemeinde gut angenommen wird, sollte einerseits der Buchungsvorgang sowie die Webpräsenz im Internet so einfach wie möglich gestaltet werden. Für die telefonische Buchung sollte eine feste Rufnummer der für die Organisation zuständigen Person (idealerweise Festnetznummer ggf. in Kombination mit Anrufbeantworter oder Anrufweiterleitung auf eine Mobiltelefonnummer) angegeben werden, um die Erreichbarkeit zu erhöhen und so die Nutzer-Zufriedenheit zu steigern. Das Fahrzeug könnte zudem beispielsweise mit einer Freisprecheinrichtung ausgestattet werden, sodass die Bufdi auch während der Liefer-, Hol- und Bringfahrten potenzielle Buchungswünsche entgegen nehmen kann. Des Weiteren sollte eine Broschüre erstellt werden, in der die wichtigsten Funktionen des Fahrzeugs erläutert sind, damit der Nutzer bei eventuell auftretenden Fragen eine schnelle Hilfestellung erhält. Der Tarif könnte vorerst aus einem (später anzupassenden Betrag) pro zurückgelegtem Kilometer sowie einem Betrag pro gebuchter Zeiteinheit bestehen.

3.5 Organisation des WertherMobils

3.5.1 Organisationsform und betriebliche Betreuung des Werther Mobils

Grundsätzlich existieren jeweils Vor- und Nachteile verschiedener denkbarer Varianten der Organisation und Koordinierung des WertherMobils hinsichtlich der angedachten Einsatzzwecke bzw. Nutzungsformen, diese Vor- und Nachteile werden im Folgenden erläutert. Zu beachten ist hierbei, dass die Planung des gesamten Projektes gemäß den Antragsdokumenten vorsieht, dass die betriebliche Betreuung des Dorfautos von Projektbeginn bis -ende durchgängig und ausschließlich in der Verantwortung der Gemeindeverwaltung (als Fahrzeughalter) liegt (s.o. Festlegung im Arbeitsplan).

3.5.2 Variante 1: Organisation durch die Gemeinde Werther

Die offensichtlichste und vergleichsweise einfach umsetzbare Lösung ist die Organisation und Koordinierung der Einsatzzwecke des Elektrofahrzeuges durch die Gemeindeverwaltung. Der Vorteil dieses Ansatzes besteht darin, dass das Fahrzeug unkompliziert von Bufdi und/oder weiteren Gemeindeangestellten betreut werden kann, ohne dass zusätzliche Schnittstellen entstehen, welche Prozedere kompliziert gestalten. Von einer zentralen Anfragestelle in der Gemeinde können alle notwendigen Vorgänge wie Reservierung, Abholung, Routenplanung, usw. gesteuert und koordiniert werden. Des Weiteren kann das Fahrzeug unproblematisch von der Gemeinde für anfallende Fahrten des Bürgermeisters verwendet werden. Diese wären dementsprechend mit den Liefer- und Abholfahrten sowie der Nutzung als Leihauto für Private zu vereinbaren. Ein weiterer Vorteil wäre, dass die Gemeinde den Fokus des Einsatzes je nach Bedarf frei wählen kann und beispielsweise bei hoher Nachfrage für Abholfahrten das die Funktion als Leihauto zurückgeschraubt werden kann.

Nachteilig bei dieser Art der Organisation ist, dass der Betreiber des Dorfladens und der Begegnungsstätte geringen Einfluss auf das für ihn wichtige Dorfauto besitzt. An dieser Stelle könnten daher Ziel-

konflikte hinsichtlich der Verfügbarkeit und einem Einsatz des Dorfautos entstehen, weshalb es angebracht erscheint, die Frage nach den vorrangigen Aufgaben im Voraus abzuklären, um ein funktionierendes und harmonisches Miteinander zu ermöglichen. Ein weiterer Punkt ist die Frage der Finanzierung. Nutzt die Gemeinde das Auto für Betriebsfahrten mit, ist das Verursachungsprinzip im Kostenbereich nur schwer einzuhalten. Auch muss im Voraus geklärt werden wie die Kosten von Liefer- und Abholfahrten die im Auftrag des Dorfladens durchgeführt werden verrechnet werden, wer anfallende Kosten trägt und mögliche Einnahmen erhält.

Diese Organisationsmöglichkeit ist relativ einfach durchführbar und auf kurze Sicht gesehen sicherlich eine sehr vorteilhafte Lösung. Die Organisation ist einfach und die Gemeinde kann das Auto in vielen unterschiedlichen Bereichen einsetzen. Nachteilig ist vor allem das der Ladenbetreiber kaum Zugriff auf das Fahrzeug hat, um es zur Attraktivitätssteigerung für den Laden und die Begegnungsstätte einzusetzen. Zusätzlich besteht die Gefahr, dass das Fahrzeug durch eine starke gemeindliche und Leihauto-Nutzung den Zweck als Zubringer für die Begegnungsstätte verliert. Dazu müssten die Kosten rein aus Liefererlösen, Fahrgeldern sowie den Verleihgebühren gedeckt werden. Dies erscheint bei den angestrebten niedrigen Preisen jedoch sehr ehrgeizig.

3.5.3 Variante 2: Organisation durch den Betreiber von Dorfladen bzw. Begegnungsstätte

Bei diesem Ansatz fungiert der Dorfladen, welcher laut Projektskizze zusammen mit der Begegnungsstätte einen zentralen Punkt des Konzeptes darstellt, als Organisator des Elektroautos. Die Organisation und Steuerung aller Anfragen wird zwar weiterhin von der Freiwilligendienstleistenden der Gemeinde übernommen, jedoch mit dem Ladenbetreiber abgestimmt. Zentraler Aspekt dieser Möglichkeit ist, dass der Dorfladen sehr großen Einfluss auf die Nutzung des E-Fahrzeugs hat und dementsprechend je nach Bedarf in die Nutzung eingreifen kann. Eine mögliche Variante hierfür ist es, den Fokus auf die Hol- und Bringfahrten zu legen. Dies wäre die logischste Vorgehensweise, da Einzelhändler darauf bedacht sind, dass möglichst viele potentielle Kunden den Laden besuchen. Zusätzlich käme diese Variante dem Projektgedanken entgegen, der darin besteht, die neue Begegnungsstätte in Werther zu beleben und zu fördern. Allerdings würde bei einer sehr guten Annahme der Hol- und Bringdienste die zeitliche Verfügbarkeit für Lieferfahrten und das Ausleihen des Dorfautos, zumindest zu den Öffnungszeiten der Begegnungsstätte, eingeschränkt. Übernimmt der Dorfladenbetreiber mittel-/langfristig auch den Betrieb der Begegnungsstätte, bietet es sich an, diesem zusätzlich auch den betrieb des Dorfautos zu übergeben, was den Vorteil hätte, dass das Elektrofahrzeug nicht komplett kostendeckend arbeiten müsste. Fahrtkosten könnten auf zusätzliche Einnahmen in der Begegnungsstätte umgelegt werden. Nachteilig bei dieser Organisationsvariante ist, dass der Erfolg alleine von der Initiative des Ladenbetreibers und des Angebotes in der Begegnungsstätte abhängig ist.

Diese Organisationsmöglichkeit ist auf eine langfristige Nutzung mit dem Fokus auf die Stärkung des Dorfladens und der Begegnungsstätte ausgelegt, und für den Erfolg dieses Modells bedarf es einer starken Eigeninitiative des Betreibers von Dorfladen bzw. Begegnungsstätte. Bei konsequenter Umsetzung erscheint diese Variante aber sinnvoll, um einen nachhaltigen Betrieb des WertherMobils gewährleisten zu können.

3.5.4 Variante 3: Organisation als Verein

Wird das Elektroauto als Vereinsfahrzeug betrieben, ändert sich in der Organisation im Vergleich zur ersten beschriebenen Organisationsvariante wenig. Alle Vorgänge wie Anmeldung, Reservierung,

Routenplanung, usw. werden weiterhin von der zentralen Annahmestelle in der Gemeinde koordiniert, allerdings sind in diesem Modell alle Fahrzeugnutzer gleichberechtigt. Der Sinn hinter diesem Konzept ist, dass alle Nutzer, seien es die Gemeinde, der Dorfladen oder Private, sich anmelden müssen und jeweils dieselben Kosten für die Fahrzeugnutzung direkt zugeschrieben werden können. Dementsprechend kann bei der Abrechnung aller Fahrten das Verursachungsprinzip für alle Nutzer angewendet werden. Nachteilig ist der zusätzliche Organisationsaufwand, den ein Verein mit sich bringt. Ob eine dauerhafte Mitgliedschaft für die Nutzung des Fahrzeugs notwendig ist oder ob Kurzeintritte möglich sind, muss genauso geklärt werden wie dauerhafte Mitgliedsbeiträge.

Diese Organisationsmöglichkeit ist auf einen langfristigen Betrieb ausgelegt. Durch die Gleichberechtigung aller Nutzer kann hier ein stark bedarfsorientierter Betrieb ermöglicht werden. Festgesetzte Lieferfahrten sowie Zeitpunkte für Hol und Bring Dienste könnten dennoch im Voraus für den Dorfladen blockiert werden.

In diesem Zusammenhang wird zudem noch einmal auf die Option der Gründung eines nicht-rechtskräftigen Vereins (s. Kap. 3.3.2) verwiesen.

3.5.5 Schlussfolgerung

Kurzfristig erscheint die Variante mit der Organisation des Dorfauto-Einsatzes zeitnah und unkompliziertesten umsetzbar. Vor allem solange sich Dorfladen und Begegnungsstätte noch in der Etablierungsphase befinden, ist eine Steuerung des Angebotes durch die Gemeinde hilfreich und kann zur Bekanntmachung des WertherMobils beitragen. Langfristig erscheint jedoch eine Verlagerung der Organisation auf Variante zwei oder drei sinnvoll, um entweder das Begegnungszentrum und den Laden zu stärken und zum Mittelpunkt der Gemeinde zu machen, oder eine möglichst effiziente Nutzung nach dem Kostenverursachungsprinzip zu gewährleisten. Bei der ersten Variante erscheint zumindest in mittelfristiger Perspektive die Gefahr verhältnismäßig groß, dass das Fahrzeug als Zuschussmodell in Besitz und Nutzung der Gemeinde an Bedeutung verliert und als eines von zahlreichen Zuschussmodellen endet.

3.6 Kommunikation/Marketingaktivitäten für potenzielle Nutzer des WertherMobils

Wichtig für den Erfolg des Projektes WertherMobil ist es, möglichst ab Projektbeginn eine ausreichende Akzeptanz und Annahme des Dorfautos bei den Einwohnern Werthers zu erreichen. Dabei ist es zum Einen notwendig, Kritiker von den Vorteilen des Dorfautoeinsatzes mit seinen verschiedenen Nutzungsformen zu überzeugen sowie zum Anderen, auch vor dem Hintergrund der festen Etablierung des WertherMobils, weitere Mitstreiter zu gewinnen. Das Projekt bekannter zu machen könnte sich letztlich auch positiv auf die Bereitschaft der Bürger auswirken, sich ehrenamtlich einzubringen.

Wichtig werden können in diesem Zusammenhang z.B. Mitglieder von Vereinen in der Gemeinde, aber auch Bürger, die ihre Unterstützung ehrenamtlich, z.B. als Fahrer anbieten oder andere Arbeiten rund um das Fahrzeug übernehmen. Zu diesen Tätigkeiten zählt z.B. die Entgegennahme des Fahrzeugs außerhalb der Öffnungszeiten des Gemeindebüros. Um dies zu ermöglichen, sollte die Bekanntheit des WertherMobils durch ein mobilisierendes Marketing weiter gefördert werden. In Bezug auf die Einwohner Werthers spielen hierbei persönliche Gespräche eine wichtige Rolle. Zur weiteren Kommunikation mit der Öffentlichkeit eignen sich des Weiteren folgende Maßnahmen, welche teilweise bereits begonnen wurden und fortgesetzt werden sollten:

- Veröffentlichung von Infomaterial (insbesondere Beilage im Amtsblatt, als „Werbeartikel“ in (Gratis-)Regionalzeitungen, als Auslage/Aushang in öffentlichen Gebäuden (Gemeindebüro, Bahnhof Werther), Dorfladen etc.)
- Infostände bei verschiedenen öffentlichen Anlässen, um Bürgerinnen- und Bürger direkt anzusprechen (z.B. Gemeindefest, Schützenfest, lokale Weihnachts-/Wochenmärkte etc.)
- Interviews mit regionalen Medien (Pressemitteilungen zu aktuellen Neuigkeiten bezüglich WertherMobil, Medienvertreter zu o.g. Veranstaltungen einzuladen)
- Vorstellung des WertherMobils z.B. bei Vereinssitzungen etwa der Sportvereine in den einzelnen Ortsteilen Werthers
- Möglichkeit, im WertherMobil-Büro, Fragen sowie auch Anregungen und Kritik zu äußern und Fahrtenwünsche bzw. Reservierungen durchzuführen
- Kontaktaufnahme zu ähnlichen Projekten für Erfahrungsaustausch und ggf. gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit (z.B. in überregionalen Medien) zu betreiben
- Mundpropaganda: „Wo möglich, das Werther-Mobil ins Gespräch bringen, bei Nachbarn, Freunden, Verwandten darüber sprechen“

Auf dem Internetauftritt der Gemeinde Werther sollte weiterhin kontinuierlich über das Projekt informiert werden. Für die internetbasierte Kommunikation wurde hierzu von der Gemeindeverwaltung bereits das „Infoportal WertherMobil“ an einer übersichtlichen Position auf der Gemeinde-Webseite eingerichtet (s. Abb. 11). Hier können Neuerungen im Angebotsportfolio oder eventuelle Änderungen der Nutzungsbedingungen ohne großen Aufwand zeitnah und öffentlichkeitswirksam kommuniziert werden. Ggf. können auch soziale Netzwerke zur Kommunikation genutzt werden. Dadurch besteht besonders die Chance, jüngere Bürger über das Projekt zu informieren, wobei hier auszuprobieren wäre, in welchem Verhältnis Aufwand und Nutzen stehen.



Abb. 11: Infoportal WertherMobil auf der Gemeinde-Webseite²⁴

²⁴ Quelle: <http://www.werther.de/inhalte/gemeinde-werther/emobil/emobil/test>

4. Offene Fragen und Aspekte

Im Zuge der bisherigen Projektbearbeitung sind eine Reihe von Fragestellungen aufgetreten, die insbesondere die Organisationsform und konkrete Umsetzung sowie teilweise auch die Rahmenbedingungen der angedachten Nutzungen betreffen. Fragen und weitere Aspekte, die bis zum Zeitpunkt dieses Berichtes noch nicht abschließend oder erst im weiteren Projektverlauf auf Basis bis dahin gemachter Erfahrungen geklärt werden können, werden nachfolgend aufgelistet.

- *Der direkte Kontakt mit den Nutzern ist ein wichtiger Faktor für eine erfolgreiche Etablierung der Serviceangebote: Wie wird die telefonische Erreichbarkeit der Person, die für die Entgegennahme und Abwicklung von Bestellungen für Warenlieferungen und Annahme und Bestätigung von Fahrtenwünschen im Hol-/Bringdienst zuständig ist (Bufdi), zumindest zu den Geschäftszeiten des Dorfladens/Arbeitszeiten sichergestellt (Festnetztelefon im Büro mit Anrufweiterleitung, Anrufbeantworter bei Abwesenheit mit Zusage eines Rückrufes, ausschließlich Mobiltelefon?)?*
- *Wie wird der Aufgabenbereich der Bufdi bei Krankheit oder anderweitiger Abwesenheit organisiert bzw. von wem übernommen, um den Betrieb des Dorfautos mit den vorgesehenen Nutzungen aufrecht zu erhalten?*
- *Einbindung Ehrenamtlicher/Einspringen bei Krankheit/Abwesenheit Bufdi? Ggf. verstärkte Bemühungen zur Einbindung von ein bis zwei ehrenamtlich tätigen Einwohnern Werthers, möglichst aus dem unmittelbaren (Wohn-)Umfeld des Dorfladens zur Sicherstellung kurzer Wege. Ist dies zeitgleich mit Arbeitsbeginn der Bufdi Anfang August 2014 möglich?*
- *Besteht mittelfristig eine Option darin, den Hol-/Bringdienst mit Fahrten für Warenlieferungen zu verknüpfen (vor dem Hintergrund der Vermeidung von Leerfahrten)?*
- *Kann der Hol-/Bringdienst für Fahrten zum Arzt erweitert werden (aber kein vollständiger Begleitservice!)?*
- *Wie kann das Leihautosystem so gestaltet werden, dass für die Gemeinde Werther Rechtssicherheit in Bezug auf die Kostenerhebung und den Versicherungsschutz der Nutzer besteht? Kommt die Gründung eines nicht-rechtskräftigen Vereins für Werther in Frage?*²⁵
- *Enthält die abgeschlossene CarSharing-Versicherung sowohl den Schutz des jeweiligen Fahrers sowie auch, im Einsatz beim Hol-/Bringdienst und beim Leihautosystem, für Mitfahrende?*
- *Wer ist zuständig für die Nutzereinweisung bei der ersten Fahrt im Leihautosystem? Erläutert werden sollten v.a. Ladetechnik und -vorgang zur Sicherstellung optimaler Nutzungsmöglichkeiten für nachfolgende (Leihauto-)Nutzer sowie die Verwendung des Fahrtenbuches.*
- *Wie wird die Ausgabe und Rücknahme des Dorfautos bei Nutzung durch Private geregelt? Ist hierfür zu Öffnungszeiten der Gemeindeverwaltung eine Einbeziehung der Mitarbeiter möglich? Können außerhalb der Öffnungszeiten der Gemeindeverwaltung und der Arbeitszeiten der Bufdi (abends, Wochenende) Ehrenamtliche für die Ausgabe und Entgegennahme des WertherMobils einbezogen werden?*
- *Ist eine Kurzanleitung mit Nutzungshinweisen zur Auslage im Dorfauto vorhanden?*
- *Wie kann das WertherMobil ebenfalls Einwohnern der Gemeinde, die nicht in Großwerther selbst wohnen, zugänglich gemacht werden, um sicherzustellen, dass alle potenziellen Interessenten der Gemeinde auch von diesem Einsatzzweck profitieren können?*

²⁵ Gegebenenfalls kann die vom Bundesverband CarSharing für Gründungswillige angebotene Beratung zur rechtlichen Absicherung der letztlich präferierten Leihautosystem-Variante in Anspruch genommen werden.

-
- *Welche Rolle kann der Betreiber des Dorfladens/der Begegnungsstätte bei der Organisation und Koordinierung der verschiedenen Dorfauto-Einsatzzwecke spielen (s. geplante Verantwortlichkeiten im Arbeitsplan)?*
 - *Sollte sich diese Form der Umsetzung bewähren, ist es ggf. möglich, eine weitere Person aus dem Bundesfreiwilligendienst im Anschluss an die Dienstzeit der ab August 2014 tätigen Person zu gewinnen, um die WertherMobil-bezogenen Aufgaben weiterhin auszuführen?*
 - ...

5. (Zwischen-)Fazit

Wie an anderer Stelle bereits erwähnt ist momentan kein anderes, mit dem Modellvorhaben WertherMobil vergleichbares Referenzprojekt bekannt, das in ähnlicher Weise darauf abzielt, den Herausforderungen der ländlichen Daseinsvorsorge im Hinblick auf den gemeindlichen Zusammenhalt und die ortsnahe Versorgung mit kurz- und mittelfristigen Waren und Dienstleistungen sowie der (Nah)Mobilität vor dem Hintergrund des demographischen Wandels über die Kombination einer multifunktionalen Dorfbegegnungsstätte mit einem elektromobilen Dorfauto zu begegnen. Daher ist es nicht möglich, potenzielle Lösungsansätze, die sich in anderen Regionen womöglich bereits bewährt haben, eins zu eins auf das Vorhaben in Werther zu übertragen. Vielmehr wird in Werther an vielen Stellen „Neuland betreten“, was sich dahingehend auswirkt, dass verschiedene Aspekte (wie z.B. die Sicherstellung eines passenden rechtlichen Rahmens für das Leihauto-System sowie die Festlegung eines angemessenen Tarifs für die Nutzung), zunächst einmal grundlegend speziell für die Gegebenheiten in Werther abzuklären sind.

Das Dorfauto bietet die Möglichkeit, das Projekt nicht isoliert in Großwerther stattfinden zu lassen, sondern auch die gemeindezugehörigen Ortsteile zu integrieren. Neben der Funktion, nicht mehr selbstständig mobile Personen mit Artikeln aus dem Dorfladen zu versorgen und sie nach Möglichkeit auch von ihrer Wohnung zum Laden, Gemeindeamt oder in das Café zu bringen und damit wieder bzw. besser in das Gemeindeleben zu integrieren, rundet das vorgesehene Leihautosystem das Nutzungsspektrum ab und kann die Identifikation der Einwohner und Vereine mit „ihrem“ WertherMobil fördern.

Zur Fortsetzung der Anlaufphase bzw. Beginn der Erprobungsphase des Projektes erscheint es nun zunächst vorrangig, die Angebote des Dorfladens, der kurz nach seiner Eröffnung durchaus positiv von den Bewohnern Werthers²⁶ angenommen wird, zügig mit den Angeboten des WertherMobils zu verknüpfen und

- mit den angedachten Einsatzzwecken in dem zu diesem Zeitpunkt dafür möglichen bzw. festgelegten Rahmen zu starten,
- die Zielgruppen, d.h. die EinwohnerInnen Werthers, von Anfang an als Nutzer intensiv in die Projektumsetzung einzubeziehen, um eine gute Auslastung des Dorfautos zu erreichen,
- erste Erfahrungen mit den verschiedenen Nutzungsformen in der aktuellen Form sowie erforderliche Nutzungserweiterungen zu erfassen und zu dokumentieren, um ggf. notwendige Anpassungen im weiteren Projektverlauf vornehmen zu können.

Als Zwischenfazit zur Nutzung des Fahrzeuges aus Sicht der Gemeinde²⁷ lässt sich zum Berichtszeitpunkt bereits festhalten, dass die Akkulaufzeit bereits zugenommen hat. Zu Beginn des Projektes im

²⁶ „Besonders glücklich, und das war auch erst mal nicht anders zu erwarten, sind unsere älteren Mitbürger. Zwei wichtige Aussagen höre ich immer wieder: „Es ist ein wunderbares Gefühl wieder die Möglichkeit des Einkaufs zu haben und selbst zu entscheiden, was man gerne erwerben möchte.“ Und der zweite positive Effekt ist die Feststellung: „Endlich trifft man wieder Freunde und Bekannte und wir können uns austauschen.“ Der große Wunsch aller bisherigen Kunden ist, hoffentlich nehmen dieses Angebot noch viele auch jüngere Bürger an, um diese neue Einrichtung fest zu etablieren. Die Verantwortlichen der Post AG sind mit dem Zuspruch bzw. Annahme der Poststelle nach den ersten zwei Monaten zufrieden. Natürlich müssen sich alle erst mal wieder darauf besinnen und umdenken, dass nun wieder die Möglichkeit besteht im Ort einzukaufen“ (Gemeinde Werther 2014, S. 5).

²⁷ Rückmeldung von Herrn André Wiederhold.

April betrug die Restreichweite nach erfolgter Vollladung der Batterien nur 90 km. Dies ist mittlerweile auf 112 km angewachsen.

Auch konnten bereits Hemmnisse und bestehende Skepsis gegenüber der Technologie eines Elektrofahrzeuges innerhalb der Verwaltung abgebaut werden, so dass dieses bereits durch eine breitere Personengruppe genutzt wird. Bei Fahrten durch das Gemeindegebiet zu bestehenden Terminen konnte auch schon eine positive Reaktion der Bevölkerung verzeichnet werden, welches sich durch starkes Interesse an dem Fahrzeug zeigte. Die ersten Anfragen zum Ausleihen liegen ebenfalls vor.

6. Quellen

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC) (2005): Vertragliche Haftungsbeschränkung. Online unter http://mitfahrclub.adac.de/img/adac_de/haftungsbeschaenkung.pdf, abgerufen am 20.6.2014

Bundesverband CarSharing e.V. (o. J.): Häufig gestellte Fragen. Online unter <http://www.carsharing.de/alles-ueber-carsharing/faq>, abgerufen am 10.6.2014

Breindl, Klaus (o. J.): CS-Fachforum | Rechtsfragen. Online unter www.carsharing-fachforum.de/CSFF/Rechtsfragen, abgerufen am 10.6.2014

dennree GmbH (2014): BioMarkt Oline – Wo wir sind. Online unter http://www.biomarkt.de/6541_BUONA_VITA_BIO.html, abgerufen am 19.6.2014

Dörfergemeinschaft am Thürne e.V. (2014): thürneMobil. Online unter <http://www.thuerne.de/component/content/article/31-elektroauto/131-thuernemobil-infos>, abgerufen am 09.6.2014

Gemeinde Ebhausen (2014): Elektro-Auto. Online unter <http://www.ebhausen.de/index.php?id=297>, abgerufen am 19.6.2014

Gemeinde Werther [Hrsg.] (2014): Helmetal Kurier... . Amtsblatt der Gemeinde Werther. 23. Jahrgang. Juni 2014. Nr. 06.- Werther

Geschäftsstelle der Lokalen Aktionsgruppe Eifel beim Naturpark Nordeifel e.V. (o. J.): Das Dorfauto Gey! Mach mit! So funktioniert. Online unter <http://dorfauto.ley.blogspot.de/p/blog-page.html>, abgerufen am 10.6.2014

Landkreis Kulmbach (o. J.): Die Bürger machen ein Geschäft – Dorfladen Grafengehaig. Online unter http://www.landkreis-kulmbach.de/fileadmin/user_upload/Jugend_Familie_Vereine/Senioren/Best-Practice/101210_SPKG_Bericht_Dorfladen_Grafengehaig.pdf, abgerufen am 19.6.2014

OV24 GmbH (2013): Ein Elektroauto für die Gemeinde Ainring, Online unter <http://www.bgl24.de/bgl24/ainring/ainring-gemeindewerke-haben-neues-elektroauto-3109756.html>, abgerufen am 19.6.2014

Renault Deutschland AG (2014): Kangoo Z.E.. Online unter <http://www.renault.de/renault-modellpalette/ze-elektrofahrzeuge/kangoo-ze/kangoo-ze/ze-reichweite>, abgerufen am 09.6.2014

Stradtner, Uwe (2013): Dorfauto Gnötzheim, Gnötzheim. Online unter http://www.leader-eifel.de/data/media/downloads/5-Uwe-Stradtner-Das-Dorfauto-in-Gnoetzheim-1_1374737549.pdf, abgerufen am 19.6.2014

unser Dorfladen GmbH (o. J.): Dorfladen Rethmar. Online unter <http://www.dorfladen-rethmar.de>, abgerufen am 19.6.2014

7. Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abb. 1: Einheitsgemeinde Werther – Lage der Ortsteile	4
Abb. 2: Bewerbung der bisherigen Angebote im Dorfladen Werther	5
Abb. 3: Fahrtenbuch WertherMobil – Deckblatt	9
Abb. 4: Fahrtenbuch WertherMobil – Abfrage Allgemeine Angaben und Fahrtzweck	10
Abb. 5: Fahrtenbuch WertherMobil – Hinweise zum Ausfüllen des Fahrtenbuches und zur Nutzung des Dorfautos	10
Abb. 6: Projektposter WertherMobil	11
Abb. 7: Alter der befragten Einwohner	15
Abb. 8: Fragebogen Bedarfsanalyse	16
Abb. 9: Wohnort der befragten Bürger	17
Abb. 10: Wegstrecke des kürzesten Weges mit allen Ortsteilen	21
Abb. 11: Infoportal WertherMobil auf der Gemeinde-Webseite	28
 Tab. 1: Arbeitsplan	 7
Tab. 2: Bereitschaft zur ehrenamtlichen Unterstützung des Projektes	17