

Modellprojekt E-Mobilität im ländlichen Raum

**Beitrag eines mit lokal erzeugter erneuerbarer Energie betriebenen Elektrofahrzeugs
(WertherMobil) für die Stabilisierung der Nahbereichsversorgung
einer ländlichen Gemeinde**

***Etablierung eines E-Dorfautos
mit verschiedenen Einsatzzwecken
im ländlichen Raum***



- Handlungsleitfaden -

2., überarbeitete Version, Oktober 2017

E-Mobilität im ländlichen Raum – Gemeinde Werther II

Beitrag eines mit lokal erzeugter erneuerbarer Energie betriebenen Elektrofahrzeugs
(WertherMobil) für die Stabilisierung der Nahbereichsversorgung
einer ländlichen Gemeinde

Modellprojekt gefördert durch das

Thüringer Ministerium für Umwelt, Energie und Naturschutz (TMUEN)

Handlungsleitfaden



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

Fotos:

Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt

Erfurt, Oktober 2017

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

Vorwort

Grundlage dieses Handlungsleitfadens bilden wichtige Erfahrungen und Erkenntnisse aus den Thüringer Modellvorhaben „E-Mobilität im ländlichen Raum - Integration eines erneuerbare Energien nutzenden Elektrofahrzeugs (WertherMobil) für den Nahbereich in das Konzept eines multifunktionalen Dorfladens“ und „Beitrag eines mit lokal erzeugter erneuerbarer Energie betriebenen Elektrofahrzeugs (WertherMobil) für die Stabilisierung der Nahbereichsversorgung einer ländlichen Gemeinde“. Die beiden Projekte wurden im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Umwelt, Energie und Naturschutz von Januar 2014 bis Ende 2015 bzw. von Januar 2016 bis November 2017 in der ländlichen Gemeinde Werther im Landkreis Nordhausen in Nordthüringen durchgeführt.

Der Leitfaden soll Akteuren auf der Gemeindeebene und weiteren Interessierten als Hilfestellung bei der Schaffung eines an den örtlichen Gegebenheiten orientierten E-Dorfauto-Angebotes zur Verbesserung der Nahmobilitäts- und -versorgungssituation dienen.

Dazu sind in Form einer abzuhakenden Checkliste im 1. Teil zunächst allgemeine Aspekte mit den jeweils empfohlenen Zuständigkeiten und Ausführungszeiträumen aufgeführt, die grundsätzlich als förderlich für die Initiierung und Etablierung eines E-Dorfauto-Projektes identifiziert wurden. Es wird dabei empfohlen, im Rahmen einer Angebotsplanung möglichst alle Handlungsempfehlungen zumindest mit zu betrachten und zu identifizieren, welche der genannten Faktoren im Einzelfall relevant sind, auch wenn letztlich nicht immer eine vollständige Realisierung möglich oder sinnvoll ist.

In Teil 2 und 3 sind flankierende Maßnahmen und Hinweise als hilfreiche Ergänzungen für die spezifischen Dorfauto-Einsatzzwecke Fahrdienst (Hol-/Bringdienst für Personen und Warenlieferung) bzw. für die Option der Leihnutzung beschrieben, um Nachfrage, regionale Vernetzung und schließlich die Dorfauto-Etablierung zu fördern. Im Anhang sind Erläuterungen zu einzelnen Aspekten aufgeführt. Generell gilt es, den Fokus und die Förderung auf diejenigen Aspekte zu lenken, die angesichts der lokalen Rahmenbedingungen Erfolg versprechen. Dieser Handlungsleitfaden soll helfen, die Ausrichtung eines Dorfauto-Projektes von Beginn an zielgerichtet zu planen und zu realisieren.

1. Allgemeine Aspekte für ein E-Dorfautoprojekt („must haves“)

- 1.1 Strategische Ausrichtung
- 1.2 Organisation und Betrieb
- 1.3 Öffentlichkeitsarbeit und Marketing
- 1.4 Einbindung der Einwohner/Förderung und Verstetigung ehrenamtlicher Beteiligung
- 1.5 Schaffung eines nachhaltigen Mobilitätsangebotes

2. Spezifische Aspekte für den Einsatzzweck Fahrdienst (Hol-/Bringdienst für Personen und Warenlieferung (aus Dorfladen)) („nice to haves“)

- 2.1 Strategische Ausrichtung
- 2.2 Organisation und Betrieb
- 2.3 Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

3. Spezifische Aspekte für den Einsatzzweck Leihnutzung („nice to haves“)

- 3.1 Strategische Ausrichtung
- 3.2 Organisation und Betrieb
- 3.3 Öffentlichkeitsarbeit und Marketing

Anhang - Erläuterungen zu einzelnen Aspekten des Handlungsleitfadens

1. Allgemeine Aspekte für ein E-Dorfautoprojekt („must haves“)

	Zuständig- keit	Zeitpunkt	Durch- führung ✓
1.1 Strategische Ausrichtung			
1.1.1 Im Vorfeld eines Dorfautoprojektes sollten die Notwendigkeit, Einsatzzwecke und Grenzen mit den potenziellen Nutzern/Einwohnern erörtert und realisierbare Ziele festgelegt werden (→ s. <i>Erläuterung im Anhang</i>).	Initiator/ Organisator	Planungs- phase	
1.1.2 Die Integration der Einwohner mit ihren Erwartungen, Ideen und Vorstellungen sollte bereits in der Planungsphase erfolgen, um die Identifikation mit dem gemeinsamen Projekt zu stärken (mehr „bottom up“ als „top down“).	Initiator/ Organisator	Planungs- phase	
1.1.3 Eine „kritische Masse“ an Nachfragern ist bei der Angebotskonzeption zu berücksichtigen (demographische und weitere Daten zum Einzugsgebiet wie Altersstruktur/-entwicklung, Haushaltsgrößen, Motorisierungsgrad, Qualität und Angebote des regulären ÖPNV etc.) (→ s. <i>Erläuterung im Anhang</i>).	Initiator/ Organisator	Planungs- phase	
1.1.4 Zur bedarfsgerechten Angebotsgestaltung sollten konkrete, evtl. bislang unberücksichtigte Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner ermittelt werden (→ s. <i>Erläuterung im Anhang</i>).	Initiator/ Organisator	Planungs- phase	
1.1.5 Fördermöglichkeiten auf Kommunal-, Kreis-, Landes-/Bundesebene sind zu ermitteln (z.B. Basisfinanzierung, Anschaffung eines Fahrzeuges).	Initiator/ Organisator	Planungs- phase	
1.1.6 Das Thema Dorfauto (mit/ohne E-Antrieb) bzw. Dorfautoinfrastruktur (s. Punkt 1.5) kann ggf. als innovative und nachhaltige Maßnahme im Rahmen von Förderinstrumenten ländlicher Entwicklung (z.B. einer Dorferneuerungsplanung) berücksichtigt werden.	Initiator/ Organisator	Planungs- phase	
1.1.7 Zur Deckung von Eigenanteilen, laufenden Kosten etc. sollte die Gewinnung von Sponsoren (z.B. Werbung von lokalem Handel/Gewerbe/Gastronomie/Autohäusern etc. auf dem Fahrzeug) geprüft werden.	Initiator/ Organisator	Planungs- phase/ Regel- mäßig	
1.1.8 Neu geschaffene Mobilitäts- und Versorgungsangebote müssen gegenüber dem regulären ÖPNV und sozialen Diensten (Pflegedienste etc.) abgegrenzt werden (→ s. <i>Erläuterung im Anhang</i>).	Initiator/ Organisator	Planungs- phase	
1.1.9 Transparenz hinsichtlich der eigenen Angebote und eine Abstimmung mit den Aufgabenträgern hinsichtlich regulärer ÖPNV-Angebote ist herzustellen. Hierbei sollte gelten: Vermeidung von Konkurrenz und Ergänzung an geeigneter Stelle.	Initiator/ Organisator	Planungs- phase/ Regel- mäßig	
1.1.10 Anknüpfungspunkte für gegenseitige Synergien (z.B. Zubringerfahrten zu ÖPNV-Verknüpfungspunkten im Gemeindegebiet, Schulung Ehrenamtlicher zur Fahrgast-	Initiator/ Organisator	Planungs- phase/ Regel-	

beförderung durch ÖPNV-Aufgabenträger/-Unternehmen) sollten ermittelt und genutzt werden.		mäßig	
1.1.11 Kooperationsmöglichkeiten mit ÖPNV-Aufgabenträgern (LK etc.) z.B. bzgl. der Übernahme von Linienverkehren auch außerhalb der Gemeindegrenzen sollten ermittelt und genutzt werden.	Initiator/ Organisator	Planungsphase/ Regelmäßig	
1.1.12 Die kontinuierliche Integration der Einwohner mit ihren Erwartungen, Ideen und Vorstellungen dient zur Stärkung der Identifikation mit dem gemeinsamen Projekt.	Organisator/ Kümmerer	Regelmäßig	
1.1.13 Die Entwicklung von Mobilitätsbedürfnissen und Zufriedenheit potenzieller und tatsächlicher Nutzer sollte in einem Monitoring (z.B. durch wiederholte Befragungen) erfasst, die Angebotsituation dahingehend überprüft und ggf. Anpassungen vorgenommen werden (→ s. <i>Erläuterung im Anhang</i>).	Organisator/ Kümmerer	Regelmäßig	
1.1.4 Nutzer sollten ermuntert werden, Erfahrungen, Anregungen und Kritik rückzumelden, diese sollten bei der weiteren Angebotsgestaltung berücksichtigt werden.	Organisator/ Kümmerer	Regelmäßig	
1.2 Organisation und Betrieb			
1.2.1 Für die geplanten Einsatzzwecke und Nutzerbedürfnisse muss das geeignete Fahrzeug hinsichtlich Größe, Sitzplätzen, Stauraum etc. ausgewählt werden (→ s. <i>Erläuterung im Anhang</i>).	Initiator/ Organisator	Planungsphase	
1.2.2 Zur Sicherstellung der Verlässlichkeit der verschiedenen Einsatzzwecke sollte für Organisation und Betrieb des Dorfautos an zentraler Stelle (z.B. Gemeindeverwaltung, Verein, engagierte Bürger) ein offizieller „Kümmerer“ als Ansprechpartner festgelegt werden.	Initiator/ Organisator	Planungsphase	
1.2.3 Die Schaffung einer Ladestation für E-Kfz vor Ort sollte als hilfreicher Aspekt für den reibungslosen Dauerbetrieb berücksichtigt werden (→ s. 1.5 Schaffung eines nachhaltigen Mobilitätsangebotes).	Initiator/ Organisator	Planungsphase	
1.2.4 Zur Vermeidung von Konflikten mit dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), sollte die Nutzung eines Fahrdienstes kostenfrei sein und keine Fahrpreise/Entgelte/Schutzgebühren erhoben, sondern lediglich die Möglichkeit einer Spende (als anteiliger Beitrag zur Deckung von Betriebskosten etc.) angeboten werden.	Initiator/ Organisator	Planungsphase	
1.2.5 Für ein Leihautoangebot müssen Leihgebühren/Nutzerentgelte kalkuliert und Transparenz über die Preisgestaltung hergestellt werden.	Initiator/ Organisator	Planungsphase	
1.2.6 Es sollte geprüft werden, ob Dorfautoaufgaben (Organisation und Betrieb) mit existierenden lokalen Strukturen (Vereine, Arbeitskreise, Nachbarschaft etc.) verknüpft oder von diesen übernommen werden können. (→ s. <i>Erläuterung im Anhang</i>).	Initiator/ Organisator/ Kümmerer	Planungsphase/ Regelmäßig	
1.2.7 Zur Durchführung anfallender Tätigkeiten sollten Optionen wie Ehrenamtliche, Integrationsmaßnahmen	Initiator/ Organisator	Planungsphase/	

über Jobcenter der Arbeitsagentur zur Integration benachteiligter Gruppen (z.B. Langzeit-Arbeitslose, Jugend-arbeitslose etc.), Bundesfreiwilligendienst, Mitglieder lokaler Vereine, Mitarbeiter der Gemeindeverwaltung etc. berücksichtigt werden.	Organisator/ Kümmerer	Regel- mäßig	
1.2.8 Zur Vermeidung einer zeitlichen Überschneidung unterschiedlicher Einsatzzwecke und (benötigter Ladezeiten eines E-Kfz) muss deren Vereinbarkeit bzw. eine Priorisierung bestimmter Nutzungszwecke zu festen Zeiten überprüft und sichergestellt werden.	Organisator/ Kümmerer	Planungs- phase/ Regel- mäßig	
1.2.9 Eine Buchungsmöglichkeit von Fahrdienstfahrten oder Fahrzeugleihen über verschiedene Kanäle (persönlich, Telefon, Internet, Email...) sollte sichergestellt sein. Die Beschränkung der Buchungsmöglichkeit bspw. auf eine App sollte insbesondere bezogen auf die Zielgruppe älterer Nutzer (mit tendenziell geringerer Technikaffinität) vermieden werden.	Organisator/ Kümmerer	Regel- mäßig	
1.2.10 Bei der Organisation der Fahrtenwünsche und Tourenplanung sollte eine ausreichende Fahrzeug(rest)reichweite berücksichtigt werden, um Stress aufseiten von Fahrer und Fahrgästen, „unterwegs liegen zu bleiben“, zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für die kältere Jahreszeit, in der die Reichweite eines E-Kfz (wegen erhöhten Stromverbrauchs für Heizung, Scheinwerfer, Schiebenwischer etc.) zusätzlich limitiert ist.	Organisator/ Kümmerer	Regel- mäßig	
1.2.11 Beim Einsatz ehrenamtlicher Fahrer sollte auf eine gleichmäßige Aufteilung der Fahrten geachtet werden, damit alle freiwilligen Unterstützer regelmäßig zum Einsatz kommen (Interesse erhalten) und keiner übermäßig oft fahren muss (Überlastung vermeiden).	Organisator/ Kümmerer	Regel- mäßig	
1.2.12 Die Angabe fester Einsatztage bzw. zeitlicher Verfügbarkeiten der einzelnen ehrenamtlichen Fahrer erleichtert die Planung und Vergabe von Fahrten.	Organisator/ Kümmerer	Regel- mäßig	

1.3 Öffentlichkeitsarbeit und Marketing			
1.3.1 Zur Sicherstellung von Transparenz und Unterstützung sollten relevante Akteure (Gemeinderat etc.) über Projektaktivitäten informiert und ggf. offizielle Beschlussfassungen zur rechtlichen Absicherung einzelner Aspekte durchgeführt werden (→ s. Erläuterung im Anhang).	Organisator/ Kümmerer	Planungsphase/ Regelmäßig	
1.3.2 Ein Corporate Design/Logo zur Kennzeichnung des Fahrzeugs (Folierung), von Werbematerial, Webseite etc. fördert die Wiedererkennbarkeit eines Dorfautos. Das Fahrzeug wird somit auch zum „Werbeträger in eigener Sache“.	Organisator/ Kümmerer	Planungsphase	
1.3.3 Angebote und Neuigkeiten sollten öffentlich kommuniziert werden, um Interesse zu erzeugen und „Mitstreiter“ zu gewinnen. Dazu bietet sich eine kombinierte Nutzung folgender Kanäle an: <ul style="list-style-type: none"> ○ Amtsblatt/Mitteilungsblatt der Gemeinde (→ erreicht alle Haushalte) ○ Flyer, Aushänge in Mitteilungskästen, Plakate im öffentlichen Raum und bei öffentlichen Einrichtungen, Bahnhof etc. ○ Internet, soziale Netzwerke, Gemeinde-Newsletter (s. Webseite www.werther-mobil.de) ○ Lokale und regionale Medien (Presse, Radio, TV), Interviews und Pressemitteilungen ○ Gratiszeitungen 	Organisator/ Kümmerer	Projektstart/ Regelmäßig	
1.3.4 Die Angebote sollten bei verschiedenen öffentlichen Anlässen (z.B. Bürgerversammlung, Vereins-sitzung, Gemeindefest, Schützenfest, lokaler Wochen-/Weihnachtsmarkt etc.) präsentiert und Informationen dazu vermittelt werden.	Organisator/ Kümmerer	Regelmäßig	
1.3.5 Testfahrten für Fahrdienst und/oder Leihmöglichkeit können potenzielle Nutzer mit den Angeboten bekannt machen und helfen, Berührungängste und Bedenken gegenüber Elektromobilität abzubauen.	Organisator/ Kümmerer	Regelmäßig	
1.3.6 Aktionstage zur praktischen Erfahrung (Probefahrten) und Darstellung der Angebotsbreite im Bereich E-Mobilität (Ausstellung durch regionale Autohäuser etc.) dienen dazu, der Öffentlichkeit das Thema Elektromobilität näherzubringen und es erfahrbar zu machen.	Organisator/ Kümmerer	Regelmäßig	
1.3.7 Eine positive Mund-zu-Mund-Propaganda sollte gefördert werden („das Dorfauto ins Gespräch bringen“), zufriedene Nutzer sind hierbei „informelle Botschafter“ (z.B. Veröffentlichung von Kurzinterviews).	Organisator/ Kümmerer/ Nutzer	Regelmäßig	
1.3.8 Der Stellenwert eines geschaffenen Angebotes für die lokale Versorgungs-/Mobilitätssituation und der Solidargedanke sollten gefördert werden (z.B. durch eine Kampagne „Ich unterstütze unser Dorfauto durch eine regelmäßige Nutzung der Fahr-	Organisator/ Kümmerer/ Nutzer	Regelmäßig	

<i>/Lieferdienste/Leihmöglichkeit und leiste einen aktiven Beitrag zu einer nachhaltigen lokalen Daseinsvorsorge“).</i>			
1.3.9 Mit Kritik sollte sachlich umgegangen und ggf. weitere Überzeugungsarbeit geleistet werden.	Organisator/ Kümmerer	Regelmäßig	
1.3.10 Eine Teilnahme an überörtlichen Veranstaltungen (z.B. Fachtag Elektromobilität) und „good-practice“-Wettbewerben erzeugt Aufmerksamkeit und erschließt evtl. zusätzliche Projektmittel aus Preisgeldern.	Organisator/ Kümmerer	Bei Gelegenheit	
1.3.11 Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge (Ladesäulen) sollte in Ladestationsverzeichnis (z.B. www.goingelectric.de; de.chargemap.com) eingetragen werden, um deren Bekanntmachung, Wahrnehmung und Auslastung zu fördern.	Organisator/ Kümmerer	Regelmäßig	
1.4 Einbindung der Einwohner/Förderung und Verstetigung ehrenamtlicher Beteiligung			
1.4.1 Ehrenamtliches Engagement als wichtiger Faktor insbesondere für die Identifikation der Einwohner mit einem Dorfauto und die nachhaltige Etablierung sollte möglichst bereits in der Planungsphase erfolgt sein.	Initiator/ Organisator/ Ehrenamtliche	Planungsphase	
1.4.2 Gut vernetzte Akteure in einer Dorfgemeinschaft („opinion leader“, z.B. Ortsteilbürgermeister, Leiter der freiwilligen Feuerwehr, Vereinsvorsitzende) sollten identifiziert und als Multiplikatoren zur Ansprache weiterer Unterstützer gewonnen werden.	Initiator/ Organisator	Planungsphase	
1.4.3 Potenzielle Ehrenamtliche (z.B. zukünftige Rentner mit entspr. zeitlicher Verfügbarkeit) sollten möglichst direkt im persönlichen Kontakt angesprochen werden (→ s. Erläuterung im Anhang).	Initiator/ Organisator Kümmerer	Planungsphase/ Regelmäßig	
1.4.4 Es sollte verdeutlicht werden, dass die ehrenamtliche Mitarbeit zeitlich begrenzt (z.B. auf wöchentliche/monatliche Dienste) und keine dauerhafte Verfügbarkeit notwendig ist.	Initiator(en)/ Organisator(en) bzw. Betreiber/ Kümmerer	Planungsphase/ Regelmäßig	
1.4.5 Für ehrenamtliche Fahrer sollten Treffen zum gegenseitigen Kennenlernen und Erfahrungsaustausch sowie ggf. Schulungen (z.B. zur Beförderung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste, Fahrsicherheitstraining) angeboten werden.	Initiator/ Organisator Kümmerer	Planungsphase/ Regelmäßig	
1.4.6 Regelmäßige Rückfragen zu den Erfahrungen der ehrenamtlichen Unterstützer zeigen, dass deren Einsatz wertgeschätzt wird.	Organisator/ Kümmerer	Regelmäßig	
1.4.7 Bei Gemeinden mit mehreren Ortsteilen sollten als Fahrer möglichst Ehrenamtliche aus verschiedenen Ortsteilen beteiligt werden, um die Vertrauensbildung (Fahren mit Bekannten) aufseiten der Nutzer sowie eine positive lokale „Mundpropaganda“ zu fördern.	Organisator/ Kümmerer	Planungsphase/ laufend	
1.4.8 Für ehrenamtliche Fahrer können „Freifahrten“ als Anreiz für ihr Engagement angeboten werden.	Organisator/ Kümmerer	Regelmäßig	

1.5 Schaffung eines nachhaltigen Mobilitätsangebotes			
1.5.1 Eine Minimierung von Emissionen (CO ₂ , Luftschadstoffe, Lärm), eine Steigerung der lokalen Wertschöpfung und eine optimierte Flächennutzung werden durch die Kombination von lokaler Stromerzeugung aus Solarenergie (z.B. auf einem Solarcarport), Ladestation(en), E-Fahrzeug(en) sowie einem Speicher ermöglicht.	Initiator/ Organisator	Planungsphase	
1.5.2 Günstige Wirtschaftlichkeitsfaktoren (keine Netzentgelte für Eigenstromverbrauch bei 5kWp PV-Anlage, Einhaltung technischer Anschlussbedingungen und geltender Gesetze und Normen am vorhandenen Netzverknüpfungspunkt und damit Vermeidung von Zusatzkosten) sollten genutzt werden.	Initiator/ Organisator	Planungsphase	
1.5.3 Die Dimensionierung der Anlagen (PV-Anlage, Speichersystem, Ladestation, E-Fahrzeug) sollte technisch in Bezug auf Leistung, Energieertrag bzw. -bedarf und Kapazität aufeinander abgestimmt werden.	Initiator/ Organisator Externe Fachleute	Planungsphase	
1.5.4 Eine Maximierung von Eigenverbrauch der Solarenergie und regenerativer Beladung des E-Fahrzeugs kann mittels intelligenter Speicherbetriebsführung erreicht werden.	Organisator/ Kümmerer	laufend	
1.5.5 Die Bereitstellung einer öffentlich zugänglichen Ladestation ermöglicht die Öffnung des Systems für einen größeren Nutzerkreis.	Initiator/ Organisator	Planungsphase/ laufend	
1.5.6 Für Fragen zu technischen Aspekten, Wartung, Reparaturen etc. sollte ein Ansprechpartner in der Region verfügbar sein, um kurzfristige Problemlösungen liefern zu können und lange Wartezeiten (z.B. bei Einschickung defekter Teile etc.) zu vermeiden.	Initiator/ Organisator	Planungsphase/ laufend	
1.5.7 Externen Nutzern sollte ggf. der Hinweis gegeben werden, ein eigenes Ladekabel zum Einsatz an der Ladesäule mitzuführen.	Organisator/ Kümmerer	laufend	

2. Spezifische Aspekte für den Einsatzzweck Fahrdienst (Hol-/Bringdienst für Personen und ggf. Warenlieferung (aus Dorfladen)) („nice to have“)

	Relevant für das Projekt	
	Ja ✓	Nein –
2.1 Strategische Ausrichtung		
2.1.1 Eine Mindestentfernung zu höherzentralen Orten und dortigen Versorgungseinrichtungen sollte vorhanden sein (bei Kombination aus Dorfladen und Dorfauto). Andernfalls sollte die Möglichkeit geprüft werden, ob/wie der zentrale Ort einbezogen werden kann.		
2.1.2 Zur Stärkung regionaler Wertschöpfung sollte die Einbeziehung ansässiger Direktvermarkter (z.B. Hofläden von Landwirten und Gärtnern) mit ihren Produkten berücksichtigt werden.		
2.1.3 Zur Angebotsausweitung/-diversifizierung eines Warenlieferdienstes sollten mögliche Kooperationen mit lokalen Anbietern (z.B. Apotheke, Imker, Bäcker) gesucht werden.		
2.1.4 Eine mögliche Konkurrenz für einen Dorfladen durch mobile Händler (z.B. Bäcker, Fleischer, Lebensmittel) sollte berücksichtigt werden.		
2.1.5 Benachbarte Einrichtungen (z.B. Arztpraxis, Apotheke, Schule, Unternehmen, Gewerbe) als Kundenfrequenzbringer für einen Dorfladen und als Abnehmer für Warenlieferungen sollten konzeptionell integriert werden.		
2.1.6 Zur Sicherung der Auslastung (und des Absatzes eines Dorfladens) sollten potenzielle regelmäßige „Großabnehmer“ für Warenlieferungen (z.B. Kindertagesstätten, Seniorenheime etc.) identifiziert und gezielt angesprochen werden.		
2.1.7 Es sollte geprüft werden, ob Waren direkt beim Großhändler abgeholt werden können (Kostensparnis).		
2.1.8 Die Nutzungsmöglichkeit von personenbezogenem Hol-/Bringdienst und Warenlieferdienst für einen möglichst großen Personenkreis sollte überprüft und geschaffen werden, um die Auslastung zu erhöhen (z.B. Einwohner benachbarter Dörfer, keine Beschränkung auf Mitglieder eines Vereins) (→ s. Erläuterung im Anhang).		
2.2 Organisation und Betrieb		
2.2.1 Nutzerentgelte zur Deckung der Betriebskosten sollten kalkuliert (z.B. Mindestbestellwert für Warenlieferung, gestaffelte Liefergebühr je nach Warenbestellwert) und Transparenz über die Preisgestaltung hergestellt werden.		
2.2.2 Fahrdienstfahrten und Warenlieferungen sollten von den Nutzern mit einer angemessenen Vorlaufzeit (z.B. 24 Stunden) angemeldet werden.		
2.2.3 Es sollten einfache und verlässliche Möglichkeiten zur Anmeldung von Fahrtenwünschen und Warenlieferungen (persönlich, telefonisch, per Email) sichergestellt werden.		

2.2.4 Zur Vermeidung evtl. umständlicherer (z.B. monatlicher) Sammelrechnungen sollte eine direkte Abrechnung erfolgter Warenlieferungen erfolgen.		
2.3 Öffentlichkeitsarbeit und Marketing		
2.3.1 Zur Schaffung einer Vertrauensbasis sollten die Personen, die Fahrdienste durchführen oder Waren liefern, den potenziellen Nutzern im Vorfeld vorgestellt werden (z.B. über das Amtsblatt, Zeitungsartikel).		
2.3.2 Mögliche Interessenten verschiedener Zielgruppen (z.B. ältere Einwohner, kurz-/langfristig weniger mobile Einwohner) sollten im persönlichen Kontakt angesprochen werden (→ s. Erläuterung im Anhang).		
2.3.3 In Kitas und Schulen sollten Aktionen zur Bewerbung der Angebote (z.B. Fahrangebot für Familien ohne eigenen Pkw) durchgeführt werden.		
2.3.4 Zur Stärkung der Auslastung sollten für die Nutzung von Hol-/Bringdiensten Anreize geschaffen werden (z.B. damit verbundene Vergünstigungen im Dorfladencafé).		
2.3.5 Kopplungsfahrten mit dem Hol-/Bringdienst (z.B. Verbindung von Einkauf mit Behördengang, Besuch von Frisör oder Poststelle) sollten beworben werden.		

3. Spezifische Aspekte für den Einsatzzweck Leihnutzung („nice to have“)

	Relevant für das Projekt	
	Ja ✓	Nein –
3.1 Strategische Ausrichtung		
3.1.1 Das Leihauto sollte für einen möglichst großen Personenkreis nutzbar sein, um eine bessere Auslastung zu erreichen (z.B. auch Einwohner benachbarter Dörfer, keine Beschränkung auf Mitglieder eines Vereins).		
3.1.2 Ein E-Fahrzeug kann in „Leerlaufzeiten“ für Dienstfahrten der Verwaltung im Gemeindegebiet genutzt werden, wenn keine andere Nutzung vorgesehen ist.		
3.2 Organisation und Betrieb		
3.2.1 Für die Leihe sollten eindeutige Nutzungsbedingungen (Rechte und Pflichten, Bezahlung, Versicherungsschutz etc.) festgelegt werden. Ein Nutzungsvertrag dient als rechtliche Grundlage zur Absicherung der Nutzungsbedingungen (→ s. Erläuterung im Anhang).		
3.2.2 Nutzerentgelte (z.B. km-/zeitabhängiger Preis) sollten kalkuliert und Transparenz über die Preisgestaltung hergestellt werden.		
3.2.3 Es sollten einfache und verlässliche Möglichkeiten zur Reservierung von Ausleihen (persönlich, per Telefon, Internet, Email, App) sichergestellt werden.		
3.2.4 Ein Online-Buchungskalenders erleichtert die Prüfung der		

Fahrzeugverfügbarkeit im gewünschten Buchungszeitraum.		
3.2.5 Eine zentrale und gut erreichbare Zugangsmöglichkeit zum Leihauto für alle Einwohner einer Gemeinde und potenzielle Nutzer sollte sichergestellt werden (→ s. <i>Erläuterung im Anhang</i>).		
3.2.6 Ein Leihautosystem mit festem Abhol-/Rückgabeort ist besonders für Gemeinden mit kompakter, weniger für solche mit disperser Siedlungsstruktur geeignet.		
3.3 Öffentlichkeitsarbeit und Marketing		
<p>3.3.1 Nutzungshemmnisse, Bedenken und „mentale Barrieren“ gegenüber Elektromobilität sollten bei potenziellen Leihnutzern durch verschiedene Maßnahmen verringert und abgebaut werden (→ s. <i>Erläuterung im Anhang</i>):</p> <ul style="list-style-type: none"> o Transparente „Aufklärung“ hinsichtlich Reichweite, Reisegeschwindigkeit, Handling und weiteren besonderen Aspekten eines E-Fahrzeugs o Ermöglichung begleiteter Probefahrt (spätestens bei der Ersteinweisung vor einer Leihe) o Durchführung von Aktionstagen, um Interessenten und neue Nutzer zu gewinnen und Angebote direkt und praktisch erfahrbar zu machen (ergänzend zu theoretischen Hinweisen auf Besonderheiten, Vorzüge etc.) o Kurzanleitung mit Nutzungshinweisen und Ansprechpartnern im Fahrzeug 		
3.3.2 Als zusätzliche Nutzungsoptionen sollten „Spezial-“ oder Freizeit Zwecke beworben werden (bei entsprechendem Fahrzeug z.B. Durchführung Großeinkauf, Transport größerer Gegenstände; Ausflüge etc.).		
3.3.3 Zur Sicherung der Auslastung und zur Förderung eines positiven Images sollte eine Direktansprache lokaler Vereine, Feuerwehr etc. und dem Hinweis auf die Nutzungsmöglichkeit des Dorfautos erfolgen und ein E-Fahrzeug gelegentlich gratis für soziale Zwecke in der Gemeinde (Dorffeste, Kita, Seniorentreffen...) verliehen werden.		

Anhang - Erläuterungen zu einzelnen Aspekten des Handlungsleitfadens

Zu 1.1.1 *Unabhängig davon, aus welchen Kreisen (Verwaltung, Bürgerschaft, Vereine...) die Initiative zur Schaffung eines E-Dorfauto-Angebotes ausgeht, ist zu Beginn eines solchen Projektes zu klären, ob ein ausreichender Bedarf besteht, der auch in mittel-/längerfristiger Perspektive die Auslastung sicherstellt. Zudem sollte bereits frühzeitig an die Vereinbarkeit der Interessen unterschiedlicher potentieller Nutzer (z.B. ältere, mobilitätseingeschränkte Einwohner, Mitarbeiter der Verwaltung, Vereine usw.) gedacht werden, die Anspruch auf die Nutzung eines „Gemeinschaftsautos“ erheben können.*

Zu 1.1.3 *Während im Modellprojekt in Werther keine Zielgrößen für Nutzerzahlen bzw. Fahrten/Zeiteinheit als Erfolgsindikator vorgegeben wurden, zeigen Erfahrungen anderer Projekte, dass im Durchschnitt eine tägliche Nutzung mit 3 Fahrten erreicht werden sollte, um eine zufriedenstellende Auslastung zu erreichen.*

Zu 1.1.4 *Der im Modellprojekt Werther angebotene Fahrdienst hat zu einer Stärkung der Lebensqualität und Unabhängigkeit einer Reihe älterer, teils alleinstehender und zunehmend immobiler Einwohner der Gemeinde geführt, die dadurch wieder selbstbestimmt Besorgungen erledigen, Termine wahrnehmen und Unternehmungen durchführen können. Dies ist durch die Kombination aus bequemer Beförderung mit dem E-Fahrzeug WertherMobil und persönlichem Einsatz des jeweiligen Fahrers (z.B. auch als Begleitung in eine Arztpraxis oder beim Tragen von Einkäufen) möglich, welche eine an den Bedürfnissen der Fahrgäste orientierte, stressfreie Nutzung erlaubt.*

Zu 1.1.8 *In partnerschaftlicher Ergänzung zu den lokalen/regionalen ÖPNV-Anbietern kann bspw. die Integration eines Dorfautos als „Rufbus“ zur Verstärkung entlang bestehender Buslinien zu Stoßzeiten oder als Zubringer aus weniger gut erschlossenen Gemeindeteilen zu Verknüpfungspunkten ange-dacht werden. Die Schaffung einer Konkurrenz, auch zu regional tätigen Taxiunternehmen, muss unbedingt vermieden werden.*

Ebenso sind soziale Tätigkeiten im Zusammenhang mit einem Dorfauto-Projekt, welches womöglich öffentlich gefördert wurde, von den Angeboten professioneller Pflege- oder Fahrdienste abzugrenzen. Der Beiträge zur Stärkung der alltäglichen Nahverkehrs- und -versorgungssituation der Einwohner und damit zur Lebensqualität im ländlichen Raum insgesamt sollte hingegen hervorgehoben werden.

Zu 1.1.13 *Die Zufriedenheit der Nutzer mit Dorfauto-Angeboten bzw. auch Gründe für deren Ablehnung/Nicht-Inanspruchnahme durch Nicht-Nutzer sollten hinsichtlich der Akzeptanz von Aspekten wie Modalitäten zur Fahrdienstbuchung bzw. Fahrzeugreservierung, Preisgestaltung, zeitlicher Verfügbarkeit des Fahrzeuges oder sonstiger, die Nutzung möglicherweise beeinflussender Faktoren regelmäßig überprüft werden. In Werther wurde bspw. nach einer längeren Phase, in der keine Leihe stattfand, unter Berücksichtigung der anderen Einsatzzwecke die Leihnutzung in zusätzlichen Zeiträumen ermöglicht.*

Zu 1.2.1 *Je nach vorgesehener Nutzung sind die Vor- und Nachteile verschiedener Fahrzeuggrößen und -typen zu berücksichtigen. Bspw. bietet sich bei der vorwiegenden Nutzung in einem Hol- und Bringdienst für weniger mobile Personen ein möglichst barrierearmes Fahrzeug mit einer günstigen Einstiegshöhe und Stauraum für einen bzw. mehrere Rollatoren oder auch Sportausrüstung an. Mit einem kleineren Fahrzeug hingegen, welches evtl. einfacher zu handhaben ist und welches vornehmlich durch private Selbstfahrer in einem Leihsystem zur Verfügung steht, lassen sich eher von vornherein „mentale“ Zugangshemmnisse bei Nutzern gegenüber einem fremden Fahrzeug verringern.*

***Zu 1.2.6** So wurde z.B. im Bürgerautoprojekt der Kleinstadt Boxberg ausgehend von einer Bürgerinitiative über einen „Ideenwettbewerb Elektromobilität Ländlicher Raum“ des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg ein eigener Verein gegründet (s. www.wirverbinden-boxberg.de). Neben Eigenmitteln der Stadt im Rahmen der Projektkoordination und Zuschüssen aus dem Ideenwettbewerb wird das Projekt durch Mitgliedsbeiträge und Sponsoring einer Reihe lokaler Firmen und Unternehmen finanziert, wobei die projektbezogenen Aktivitäten, organisatorischen Abläufe und Fahrdienste ausschließlich durch eine große Anzahl freiwilliger Unterstützer im Ehrenamt durchgeführt werden.*

***Zu 1.3.1** Diesbezüglich wurde bspw. in Werther ein Gemeinderatsbeschluss herbeigeführt, um den Einsatz des WertherMobils in einem gemeindebasierten Leihautosystem in rechtlich abgesicherter Form realisieren zu können. Der Gemeinderat hat darin beschlossen, das Leihautosystem eigenständig und nach den Vorgaben der Durchführungsbestimmungen im festgelegten Projektzeitraum einzuführen und zu erproben. Insbesondere wurden auch die tariflichen Modalitäten der Ausleihmöglichkeit geregelt.*

***Zu 1.4.3** Ein solches Vorgehen hat bspw. nach der Übertragung dieser Erfahrung von einem ähnlichen Projekt in Werther dazu geführt, dass ein ständiger Pool von ca. 10 ehrenamtlichen Fahrern gebildet werden konnte, wovon je nach zeitlicher Verfügbarkeit und Bereitschaft jeder einzelne nur ein- oder aber mehrmals im Monat „Dienst“ hat.*

***Zu 2.1.8** In einigen Projekten wird der Nutzerkreis über die Gemeinde hinaus bspw. auch auf Einwohner von Nachbargemeinden sowie Besucher/Touristen ausgeweitet und so die Auslastung gestärkt.*

***Zu 2.3.2** Auch hierbei spielt die mündliche Weitergabe guter Erfahrungen eine wichtige Rolle (s. 1.3.5), deshalb sollten zufriedene Nutzer und „Stammkunden“ durchaus ermutigt werden, in ihrem sozialen Umfeld positiv zu berichten.*

***Zu 3.2.1** Beim Leihautosystem in Werther ist bei der erstmaligen Anmeldung ein ausführlicher Nutzungsvertrag mit einer detaillierten Auflistung der Nutzungsbedingungen zu unterzeichnen, der einzelne Leihvorgang kann über ein Online-Buchungssystem bzw. die zugehörige Smartphone-App durchgeführt werden. Das Fahrzeug wird dann bei der Abholung und Rückgabe entweder per zugehöriger RFID-Card oder Smartphone-App geöffnet und verschlossen.*

***Zu 3.2.5** Dieser Aspekt ist insbesondere zu berücksichtigen, wenn ein Leihautosystem in einem Raum mit disperser Siedlungsstruktur realisiert werden soll und wo bspw. die Ortsteile in einiger räumlicher Distanz zueinander liegen. Hierbei ist die Frage zu klären, wie eine gleichberechtigte Zugangsmöglichkeit zum Dorfauto für alle Einwohner geschaffen werden kann.*

***Zu 3.3.1** Vielfach bestehen bei potenziellen Nutzern, die noch keine Erfahrungen mit einem E-Fahrzeug gemacht haben, Vorbehalte oder Unsicherheiten hinsichtlich der möglichen Reisegeschwindigkeit, der Zuverlässigkeit des Akkus oder der Möglichkeit, das Fahrzeug bei längeren Fahrten zwischendurch wieder aufladen zu können. Diese Bedenken sollten ernst genommen werden und ihnen durch die Vermittlung theoretischer Informationen und einer praktischen Einführung, z.B. im Rahmen einer Probefahrt, begegnet werden.*