

E-ifel mobil

Gemeinsame Fahrzeugnutzung und Elektromobilität
im ländlichen Raum

Ergebnisse des LEADER-Projektes



Deutschland
Land der Ideen



Ausgezeichneter Ort 2014/15

Nationaler Förderer
Deutsche Bank



WIR
SIND
DABEI!
KlimaExpo.NRW
Motor für den Fortschritt

Juni 2015



Herausgeber:

Lokale Aktionsgruppe der LEADER-Region Eifel
Bahnhofstr. 16
53947 Nettersheim
www.leader-eifel.de

Redaktion: Dipl.-Geogr. Alexander Sobotta, Dipl.-Ing. Simone Handwerk
Grafik: Dipl.-Geogr. Elisabeth Grell

Juni 2015

Projektpartner:



Förderung:

Europäischer Landwirtschaftsfond für die
Entwicklung des ländlichen Raums:
Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete.



Finanzielle Unterstützung durch die StädteRegion Aachen, den Kreis Düren und den Kreis Euskirchen.

Das LEADER-Projekt „E-ifel mobil“

Wie in vielen ländlichen Mittelgebirgsregionen müssen in der Eifel für den Weg zur Arbeitsstätte, zur täglichen Versorgung und zu Freizeitaktivitäten vergleichsweise weite Wege zurückgelegt werden. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist zwar gut entwickelt, für viele Bewohner ist er jedoch häufig keine Alternative zum Pkw. So ist das Leben in der Eifel vom Zwang zur individuellen motorisierten Mobilität geprägt. Über 60 Prozent der Haushalte in der LEADER-Region Eifel verfügen über mindestens zwei Pkws, um ihren Mobilitätsansprüchen gerecht zu werden. Die Möglichkeiten der nachhaltigen Mobilität, die etwa Carsharing und Elektromobilität bieten, werden vor allem in städtischen Gebieten genutzt und waren in der ländlich geprägten Eifel kaum präsent.

Das Regionalmanagement der LEADER-Region Eifel hat im Jahr 2012 das Projekt „E-ifel mobil“ gemeinsam mit einem breiten Kreis regionaler Partner ins Leben gerufen, um Erkenntnisse über die Möglichkeiten von Carsharing und Pedelec-Verleih in den Dörfern zu gewinnen. Da kommerzielle Anbieter aus wirtschaftlichen Gründen nicht in ländlichen Regionen arbeiten, setzten die Initiatoren auf das ausgeprägte bürgerschaftliche Engagement und den Gemeinschaftssinn der Bewohner bei der Suche nach innovativen Ansätzen. Ein umfassender Mehrwert des Projektes lag in der Vernetzung und den Synergien bislang isoliert arbeitender Initiativen.

Insgesamt fünf Dörfer nutzten die Projektdauer von zwei Jahren, um die geteilte Nutzung von Elektrofahrzeugen zunächst zu testen und – im Erfolgsfall – dauerhaft zu etablieren. Die Projektsteuerung lag bei der Lokalen Aktionsgruppe (LAG) Eifel, sie begleitete die teilnehmenden Orte während der Testphase und förderte den Austausch zwischen den Akteuren. Der Kreis Euskirchen, der Kreis Düren und die StädteRegion Aachen unterstützen das Projekt finanziell und fachlich. Die ene Energie Nordeifel GmbH und die EWV Energie- und Wasserversorgung GmbH stellten für den Testzeitraum Elektrofahrzeuge zur Verfügung.

Die fünf Modelldörfer haben gezeigt, dass Dorffauto- und Pedelec-Angebote die Mobilitätsmöglichkeiten der Bürger im ländlichen Raum deutlich erhöhen können. Vom Mehrwert profitieren insbesondere Bürger ohne eigenes Auto, ohne Führerschein und Haushalte ohne Zweit- oder Drittwagen. Darüber hinaus haben die Erfahrungen aus den örtlichen Projekten gezeigt, dass Dorffautos und Pedelecs das bürgerschaftliche Engagement, das Miteinander im Dorf und eine zukunftsorientierte Entwicklung der Orte fördern. Die neuartigen Mobilitätskonzepte bieten daher die Chance, die Attraktivität der Dörfer und die Lebensqualität der Bürger zu erhöhen.

Ein Auto, viele Nutzer: Carsharing

Unter Carsharing versteht man die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen. In städtischen Gebieten ist das Teilen von Autos mittlerweile verbreitet, jede deutsche Stadt mit mehr als 200.000 Einwohnern verfügt über mindestens einen Carsharing-Anbieter. Die Idee, teilen statt besitzen zu wollen, findet mehr und mehr Anhänger: Die Anzahl der Carsharing-Nutzer in Deutschland steigerte sich 2013 gegenüber dem Vorjahr um 67 Prozent. ⁽¹⁾

Diese Entwicklung konzentriert sich vor allem auf städtische Gebiete. In ländlichen Räumen ist diese Form der geteilten Mobilität bislang kaum verbreitet, denn in kleinen Orten mit einer relativ geringen Nutzerdichte ist das Carsharing für kommerzielle Anbieter in der Regel nicht lukrativ. Carsharing wird in Dörfern daher meist von bürgerschaftlichen Initiativen organisiert. Dabei stehen Kosteneinsparungen für den einzelnen Fahrzeugnutzer bzw. die Erweiterung der Mobilität für Menschen ohne eigenen PKW im Vordergrund. Das Teilen eines Autos kann auf dem Land sogar reibungsloser funktionieren als in der Stadt: Weil sich die Nutzer persönlich kennen, werden Absprachen über Nutzungszeiten erleichtert und die Flexibilität begünstigt.

Zukunftstechnologie Elektromobilität

Die Elektromobilität wird in Zukunft eine größere Rolle spielen. 2009 hat die Bundesregierung den Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität veröffentlicht, 2011 verabschiedete das Bundeskabinett das Regierungsprogramm Elektromobilität und gab damit die Rahmenbedingungen für die Entwicklung dieser Technologie im Sinne von Ressourcen- und Klimaschutz vor. Zwar hat sich die Zahl der Neuzulassungen von rund 3000 im Jahr 2012 auf etwa 8.500 im Jahr 2014 annähernd verdreifacht ⁽²⁾, sie liegt jedoch weit unter der Zielvorstellung der Bundesregierung von einer Million Elektrofahrzeugen bis 2020. ⁽³⁾

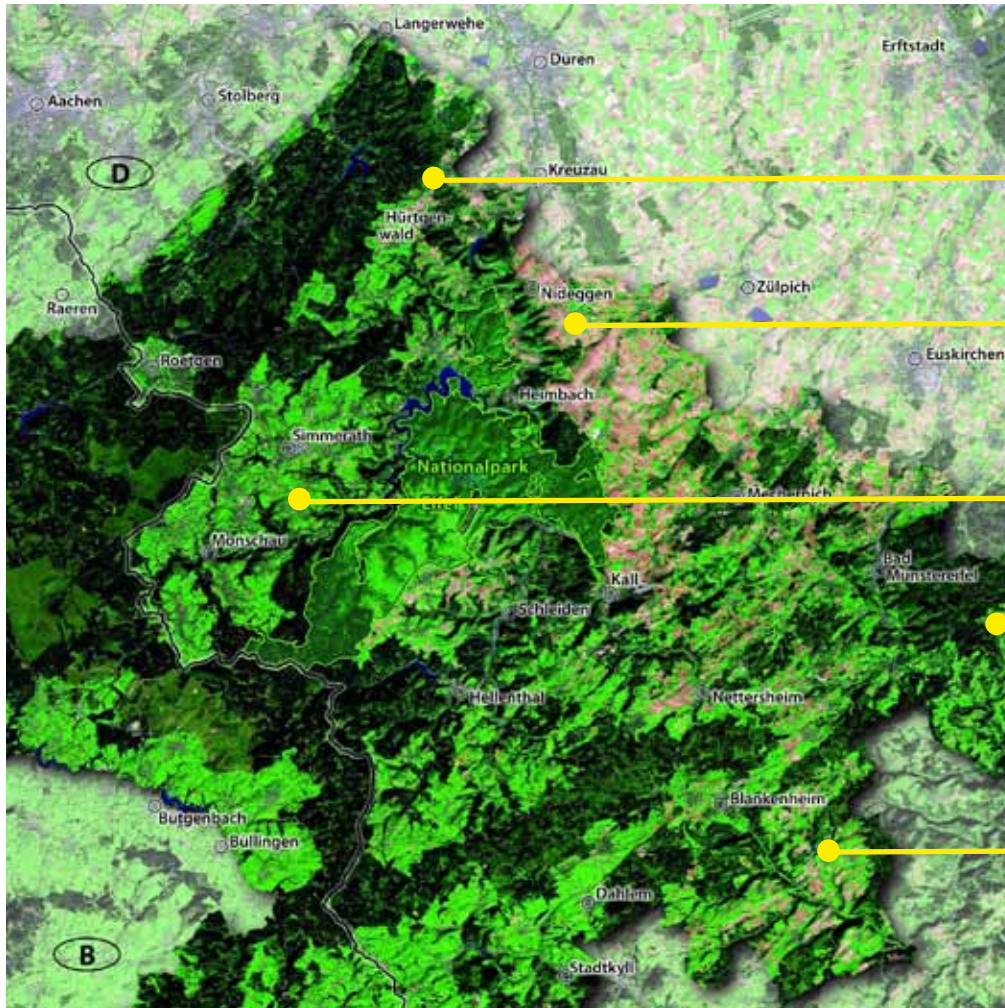
Elektrofahrzeuge bieten jedoch nicht nur Vorteile. Die begrenzte Reichweite, die teils langen Ladezeiten der Akkus und der hohe Anschaffungspreis sind Nachteile, die die Nutzung gerade auch im ländlichen Raum einschränken.

(1) Bundesverband CarSharing, Pressemitteilung: Carsharing-Boom hält an – Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) veröffentlicht Jahresbilanz 2013, Berlin 27.02.2014

(2) Statistik des Kraftfahrtbundesamtes

(3) Die Bundesregierung: Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität, Berlin 19.08.2009

Die teilnehmenden Dörfer



Hürtgenwald-Gey

Nideggen-Berg

Simmerath-Eicherscheid

Dörfergemeinschaft
am Thürne e.V.

Blankenheim-Freilingen

Kartengrundlage: albedo39 Satellitenbildwerkstatt (2007) Rohdaten: GLCF

Hürtgenwald-Gey: Dorfauto statt Zweitwagen

Durch einen Dorfladen, Banken, Cafés und Restaurants ist die Grundversorgung für die rund 1.800 Bürger in Hürtgenwald-Gey im Kreis Düren gesichert. Auch eine Kindertageseinrichtung ist im Ort vorhanden. Das Mittelzentrum Düren ist neun Kilometer entfernt. Das ÖPNV-Angebot reicht tagsüber und während der Woche aus, doch um an den Arbeitsplatz oder in die Schule zu gelangen, medizinische Versorgung oder Freizeitangebote in Anspruch zu nehmen, ist die individuelle Mobilität meist nötig. Daher sind für den Großteil der Haushalte zwei oder mehr Pkws obligatorisch. Aufgrund der guten Nahversorgung und des ÖPNV-Angebotes kommen viele Zweitwagen jedoch nicht regelmäßig zum Einsatz.

Einwohnerin Sylvia Fahle besaß einen Zweitwagen, den sie kaum nutzte. Sie hatte deshalb den Wunsch, sich mit anderen Dorfbewohnern ein Auto und auch die Kosten zu teilen. Gemeinsam mit Ortsvorsteher Helmut Rössler entwickelte sie die Idee eines Dorfautos mit dem Ziel, den ein oder anderen Zweitwagen in Gey zu ersetzen. Schnell fand sich eine aktive Gruppe von Mitstreitern.

Die Testphase

Zeitraum der Testphase	27. August 2013 bis 15. April 2014
Projektpartner	Kreis Düren, Gemeinde Hürtgenwald
Fahrzeuge	Elektro-PKW, während der Testphase als Mietfahrzeug bereitgestellt vom Kreis Düren
Fahrzeugstandort	Zentral im Ort, neben dem Feuerwehrhaus in Gey; Aufladung an der eigens eingerichteten Außensteckdose; Stromkosten während der Testphase getragen durch Gemeinde Hürtgenwald
Aufbewahrungsort des Schlüssels	Bei der Koordinatorin Sylvia Fahle, etwa fünf Minuten Fußweg vom Fahrzeugstandort entfernt
Nutzungssystem	<ol style="list-style-type: none">1. Anmeldung und unterschreiben des Nutzungsvertrags (einmalig)2. Persönliche Einweisung in Funktionen des Fahrzeugs (einmalig)3. Buchungskalender zur Terminübersicht auf der Website www.gey.mobilesdorf.de, Buchung persönlich, telefonisch oder per E-Mail, Bestätigung und Eintrag in den Buchungskalender durch die Koordinatorin4. Schlüsselabholung bei der Koordinatorin, selbstständiges Starten der Fahrt am Feuerwehrhaus5. Rückgabe auf demselben Weg, Eintrag ins Fahrtenbuch und Anschluss des Fahrzeugs an den Strom
Gefahrene Kilometer	rund 8.000
Anzahl Nutzer	rund 40

Um die gemeinsame Nutzung des Elektroautos koordinieren zu können, wurde ein Google Blog mit Buchungskalender im Internet erstellt. Um eine Kontrolle der Dorfautonutzung zu gewährleisten, bestätigte die Koordinatorin jede Buchung. Die Nutzer stellten ihre Buchungsanfragen persönlich, telefonisch oder per E-Mail. Als Ergänzung zum Dorfauto wurden während des Test-Zeitraums zwei Pedelects angeboten, der Ortsvorsteher übernahm den Verleih.

Erfahrungen und Erfolge

Im Laufe der Testphase erhöhte sich die Akzeptanz des Dorfautos und es bildete sich ein Nutzerstamm. Anfangs war das Projekt von vielen Bürgern skeptisch gesehen worden, doch es gelang schließlich, das Dorfauto auszulasten. Der Nutzerkreis wurde insbesondere durch die persönliche Ansprache und eine intensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit laufend erweitert.

Den Wunsch, das Projekt zu verstetigen, äußerten die Nutzer ab der Mitte der Testphase. Wesentliche Schritte auf dem Weg zum dauerhaften Betrieb waren eine betriebswirtschaftliche Kalkulation, die Beratung der Unternehmensform durch einen Steuerberater und die Suche nach Sponsoren für die Anschaffung eines Fahrzeugs, welche durch eine darauf spezialisierte Agentur unterstützt wurde. Dass schließlich eine ausreichende Anzahl von Sponsoren gefunden werden konnte und die Mittel sogar für ein Elektrofahrzeug vom Typ Renault ZOE ausreichten, ist unter anderem auf den zwischenzeitlich sehr hohen regionalen Bekanntheitsgrad in Folge der Projektöffentlichkeitsarbeit zurückzuführen. Seit Februar 2015 ist das Dorfauto Gey dauerhaft in Betrieb. Das Angebot wurde für die Bürger von drei Nachbarorten – Straß, Schafberg und Horm – geöffnet. Seither wird das Dorfauto Gey eigenwirtschaftlich betrieben und finanziert sich über die Nutzungsgebühren. Träger des Dorfautos ist eine eigens gegründete Unternehmersgesellschaft (UG). Die Betreuung erfolgt ehrenamtlich.

Die Verwaltung des neuen Dorfautos wurde nach der Testphase optimiert. Nun werden die Buchungsanfragen durch ein automatisiertes Buchungssystem bearbeitet und in einen Online-Kalender eingetragen. Der Schlüssel ist in einem Schlüsselkasten in der Nähe des Autos hinterlegt. Beide Maßnahmen bringen eine deutliche Entlastung der Koordinatoren und eine Komfortsteigerung für die Nutzer mit sich.

Nutzungsgebühren im dauerhaften Betrieb nach Ende der Testphase:

<u>Wenig-Fahrer:</u>	5,00 € Monatsgebühr; 0,20 €/km; 2,00 €/Stunde
<u>Mittel-Fahrer:</u>	25,00 € Monatsgebühr; 0,15 €/km; 1,00 €/Stunde
<u>Viel-Fahrer:</u>	45,00 € Monatsgebühr; 0,10 €/km; 0,50 €/Stunde

Stimmen der Nutzer

„Das Dorfauto-Projekt war eine Initialzündung. Viele haben sich überhaupt einmal Gedanken über Carsharing und Elektromobilität gemacht. Einige haben dadurch über das eigene Fahrverhalten und ihre Mobilität nachgedacht, und auch bezüglich der Kosten nachgerechnet. Drei Bürger kamen so zu der Überzeugung, ihre wenig genutzten Zweitwagen zu verkaufen, um auf das Dorfauto umzusteigen.“

„Es gibt viele, die ein Auto einsparen können, jetzt wo es ein Dorfauto gibt. Für Leute, die sich kein (Zweit-) Auto leisten können, ist es ideal.“

„Das Dorfauto wertet unser Dorf auf. Es stellt eine zusätzliche Option der Mobilität dar und es macht Gey moderner und attraktiver.“

„Das Projekt hat die Mitbürger zusammengeschweißt. Der Gemeinschaftsgedanke gefällt mir. Es macht auch wirklich Spaß.“

„Carsharing auf dem Land war früher kein Thema, die allgemeine Wahrnehmung war, dass es nur in der Stadt möglich sei. Jetzt wissen wir, dass es auch auf dem Land eine gute Möglichkeit ist.“

Weitere Informationen:

Sylvia Fahle, Telefon: 02429 2383,
E-Mail: sylvia.fahle@gmx.de

Helmut Rösseler, Telefon: 02429 2140,
E-Mail: hgroessler@t-online.de

www.hey.mobilesdorf.de



Bild: LAG Eifel

Freilingen: Dorfauto für ehrenamtliche Arbeit

Es ist schön in Blankenheim-Freilingen, Touristen besuchen den Ort mit rund 700 Einwohnern gern. Am Freilinger See gelegen, mit Campingplatz und Feriendorf sowie in der Nähe des Wanderwegs Ahrsteig ist Freilingen im südlichen Kreis Euskirchen nahe der Grenze zu Rheinland-Pfalz attraktiv für Einwohner und Gäste. Die nächsten Versorgungsmöglichkeiten und Angebote der Daseinsvorsorge befinden sich aber im Hauptort Blankenheim in neun Kilometern Entfernung, Alternativen bieten nur mobile Lebensmittelmärkte. Die ÖPNV-Anbindung ist tagsüber und an den Wochentagen grundsätzlich gut, der nächste Bahnhof an der Eifelstrecke Köln-Trier liegt jedoch in 15 Kilometern Entfernung. Vor allem Berufstätige sind in der Regel auf ein Auto angewiesen, der Großteil der Familien verfügt daher über mindestens zwei PKW. Trotz der hohen PKW-Verfügbarkeit kommt es in den Haushalten mit mehr Fahrern als Fahrzeugen regelmäßig zu Engpässen. Ortsvorsteherin Simone Böhm, der KFZ-Mechaniker André Schmickler und der Elektrotechniker Jochen Bichler entwickelten deshalb ein Konzept für ein Dorfauto.

Die Testphase

Zeitraum der Testphase	1. Juli 2013 bis 15. März 2014
Projektpartner	Kreis Euskirchen, ene Energie Nordeifel GmbH & Co. KG, Elektrotechnik Bichler, Car Service Eifel (KFZ-Werkstatt)
Fahrzeug	Mitsubishi IMiev, während der Testphase bereitgestellt von der ene Energie Nordeifel GmbH
Fahrzeugstandort	In der Halle eines KFZ-Betriebs Car Service Eifel; Strom aus der Solaranlage auf dem Dach der Halle, kostenlos zur Verfügung gestellt durch Elektrotechnikbetrieb Bichler
Aufbewahrungsort des Schlüssels	Im gemeinsamen Büro des KFZ-Betriebs Car Service Eifel und des örtlichen Elektrotechnikbetriebes Bichler; Zweitschlüssel bei der Ortsvorsteherin
Nutzungssystem	<ol style="list-style-type: none">1. Anmeldung und Zustimmung zu den Nutzungsbedingungen unter www.wir-in-freilingen.de oder vor Ort in der KFZ-Werkstatt (einmalig)2. Persönliche Einweisung in die Funktionen des Fahrzeugs (einmalig)3. Buchungskalender auf der Website, Buchungen über das Online-Buchungsportal oder vor Ort in der KFZ-Werkstatt, Bestätigung und Eintrag in den Buchungskalender durch die Ortsvorsteherin4. Schlüsselabholung in der Halle oder bei der Ortsvorsteherin5. Rückgabe auf demselben Weg, Eintrag ins Fahrtenbuch
Besonderheit	Die Nutzer hatten die Möglichkeit, ihre Fahrten mit dem Dorfauto mit einer ehrenamtlichen Tätigkeit zu „bezahlen“. Eine Nutzungseinheit entsprach 50 Kilometern und zwei Stunden. Dies entsprach einer Stunde ehrenamtlichen Einsatzes für die Dorfgemeinschaft.
Gefahrene Kilometer	rund 8.500
Anzahl der Nutzer	etwa 40

Auf einer Online-Buchungsplattform meldeten sich die Nutzer an und tätigten ihre Buchungen in einem eigenen Nutzerbereich. Das Elektroauto war in einer Halle geparkt, die sich zwei im Ort ansässige Unternehmen teilen. Die Schlüsselausgabe und spontane Buchungen waren während der Öffnungszeiten der beiden Betriebe möglich. Der Zweitschlüssel konnte außerhalb der Öffnungszeiten bei der Ortsvorsteherin abgeholt werden.

Erfahrungen und Erfolge

Das Dorfauto Freilingen war ausgelastet. Es gab einige regelmäßige Nutzer und viele, die das Auto einmal ausprobierten oder es in einer Notlage buchten. Vor allem das Thema Elektromobilität stieß bei den Bürgern auf großes Interesse. Die Erfahrung mit der neuen Antriebsform brachte viele Einwohner zum Nachdenken über das eigene Mobilitätsverhalten.

Der Großteil der Nutzer bezahlte die Fahrt im Dorfauto mit ehrenamtlicher Arbeit. Das führte dazu, dass die Bewohner des Feriendorfs und Bürger, die sich sonst weniger für den Ort engagieren, stärker in das Dorfleben eingebunden wurden. Darüber hinaus bescherte die ungewöhnliche Art der Bezahlung dem Dorf eine große Aufmerksamkeit: Die lokale und überregionale Presse sowie das Fernsehen berichteten über das Dorfauto Freilingen.

Das Ausleihen des Dorfautos funktionierte durch den Rundum-Service in der Halle der beiden Betriebe und das Buchungsportal auf der Website des Dorfes effizient und nutzerfreundlich. Die im Dorf entwickelte Online-Buchungsplattform wird zwischenzeitlich auch von anderen Carsharing-Initiativen genutzt.

Nach der Testphase entschied man sich trotz der grundsätzlich sehr positiven Resonanz im Dorf zunächst gegen eine Verstetigung des Dorfautos. Um den Betrieb eigenwirtschaftlich gewährleisten zu können, fehlt es zurzeit noch an einer ausreichenden Zahl regelmäßiger Nutzer.

Stimmen der Nutzer

„Ich studiere in Köln und bin häufig am Wochenende in Freilingen. Carsharing ist für mich interessant, weil ich kein eigenes Auto habe und nicht immer das Auto meiner Eltern ausleihen kann. Und ohne Auto ist es schwierig auf dem Land.“

„Wir finden das Konzept Dorfauto echt gut. So kann vor allem im ländlichen Bereich durch Carsharing der ÖPNV ergänzt werden. Insbesondere abends und am Wochenende gibt es viele Ziele, die man nur mit einem Auto erreichen kann. Da ich kein eigenes Auto besitze, war ich bisher in meiner Mobilität sehr eingeschränkt.“

„Mein Mann und ich sind der klassische Fall für ein Dorfauto. Dann würden wir unseren Zweitwagen verkaufen und alle 14 Tage das Dorfauto nutzen, wenn wir zufällig mal beide ein Auto brauchen.“

„Das Dorfauto ist eine tolle Sache und für uns eine enorme Erleichterung, wenn meine Frau in Rente geht. Weil ich mit unserem Auto täglich in Köln bin, hätte sie sonst kein Auto oder wir müssten uns eins kaufen.“

„Das Projekt hat die Dorfgemeinschaft weiterentwickelt und auch für Zukunftsprobleme anderer Art sensibilisiert – etwa das Einkaufen im Alter und die ärztliche Versorgung auf dem Land.“

Kontaktdaten:

Simone Böhm, Telefon: 02697 7117,
E-Mail: simoneboehm@live.de

www.wir-in-freilingen.de



Bild: LAG Eifel

Mobil durch den Dorfhüpfen „Am Thürne“

Die sieben Dörfer am Hausberg Thürne im Bad Münstereifeler Höhengebiet (Kreis Euskirchen) haben nicht nur mit den Gegebenheiten zu kämpfen, die eine ländliche Lage mit sich bringt. Im Hauptort Houverath sind zwar ein Dorfladen, eine Bank und die Grundschule vorzufinden, doch die Dörfer liegen im äußersten Südwesten von Nordrhein-Westfalen. Sie befinden sich im Grenzbereich zum Nachbarkreis und auch zum benachbarten Bundesland Rheinland-Pfalz. Das ÖPNV-Angebot über die Landes- und Kreisgrenzen hinaus ist unzureichend ausgebaut, so dass die Bürger für die tägliche Versorgung und für den Weg zum Arbeitsplatz das Auto nutzen. Die Dörfergemeinschaft am Thürne e. V. macht sich seit einigen Jahren für die nachhaltige Entwicklung ihrer sieben Dörfer mit rund 2.000 Einwohnern stark. Das Thema Mobilität hat dabei stets höchste Priorität. Denn allen ist klar: Ohne Auto oder ohne Führerschein ist das Leben in den Dörfern nur eingeschränkt möglich. Diese Problematik betrifft vor allem Senioren, die nicht mehr selbst Auto fahren können. Daher war dem Thürne e.V. die Einführung eines Dorfautos und auch eines ehrenamtlichen Fahrdienstes als „Dorfhüpfen“ wichtig.

Bei einer Dorfwerkstatt im Jahr 2013 diskutierten die Bürger der Dörfergemeinschaft am Thürne über die Zukunftsgestaltung ihrer Ortschaften. Mobilität war ein Schwerpunktthema, weil die Thürner wissen, dass die Grundversorgung der älteren Mitbürger in der Region gefährdet ist. Im Rahmen des Projektes „E-ifel mobil“ bekamen sie die Möglichkeit, ihre Ideen umzusetzen. So setzte die Mobilitätsgruppe der Dörfergemeinschaft am Thürne unter Federführung von Ulla Corzelius und Erwin Schäfer die Initiative in die Tat um.

Die Testphase

Zeitraum der Testphase	1. April 2014 bis 31. März 2015
Projektpartner	Kreis Euskirchen, ene Energie Nordeifel GmbH & Co. KG, Dörfergemeinschaft am Thürne e.V.
Fahrzeuge	Mitsubishi i-MiEV, zur Verfügung gestellt von der ene Energie Nordeifel
Fahrzeugstandort	Bei der Koordinatorin
Aufbewahrungsort des Schlüssels	Bei der Koordinatorin
Nutzungssystem Dorfauto	<ol style="list-style-type: none">1. Mitgliedschaft im Thürne e. V. abschließen und unterschreiben der Nutzungsbedingungen (einmalig)2. Einweisung in die Funktionsweise des Dorfautos (einmalig)3. Buchungskalender zur Terminübersicht auf der Website der Dörfergemeinschaft, Terminvereinbarung per Telefon oder E-Mail4. Auto und Schlüsselabholung bei der Koordinatorin; auch ein Abholservice war möglich, wenn ein Nutzer nicht in Houverath wohnte.

Nutzungssystem Dorfhüpfer	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terminvereinbarung mit der Koordinatorin persönlich oder per Telefon 2. Die Koordinatorin fragte bei den ehrenamtlichen Fahrern per E-Mail an, wer die Fahrt durchführen konnte. 3. Der ehrenamtliche Fahrer holte den Fahrgast ab und fuhr ihn zum gewünschten Ort.
Gefahrene Kilometer	rund 13.500

Ulla Corzelius und ihr Team koordinierten etwa zehn ehrenamtliche Fahrer per E-Mail und WhatsApp für den Einsatz des Dorfhüpfers. Das auf der Website des Thürne e. V. eingerichtete Infoportal zeigte den Nutzern zum einen, wann das Auto für den Verleih frei war, zum anderen, wann es noch freie Plätze für eine bereits geplante Fahrt des Dorfhüpfers gab. Das Auto wurde bei der Koordinatorin im Hauptort Houverath geparkt und aufgeladen. Die ehrenamtlichen Fahrer durften das Dorfauto als Ausgleich für ihren Einsatz kostenfrei buchen.

Erfahrungen und Erfolge

Der Dorfhüpfer wurde von den älteren Menschen in den Dörfern zunächst zögerlich, dann immer besser angenommen. Am Ende der Testphase war der Dorfhüpfer fast täglich ausgebucht und die Begeisterung der älteren Menschen über ihre neu gewonnene Mobilität enorm. Im Verlauf der Testphase wurde deutlich, wie hoch das Bedürfnis der älteren Einwohner nach Mobilität ist und wie sehr sie dabei auf die Hilfe ihrer Mitmenschen angewiesen sind.

Das Konzept des Dorfhüpfers förderte die Kommunikation in den Orten und den Austausch zwischen den Generationen: Die älteren Einwohner wussten durch das Projekt, wen sie ansprechen konnten, wenn sie einen Fahrer brauchten. Zudem stieg das Verantwortungsbewusstsein der Einwohner füreinander.

Dass das Projekt verstetigt werden soll, war vor Ort bereits nach wenigen Monaten klar, so groß war der Erfolg. Bei der Suche nach einer geeigneten Rechtsform half bereits ein Steuerberater. Die Initiatoren sind optimistisch, dass ein Fahrzeug durch Sponsoren finanziert werden kann.

Stimmen der Nutzer

„Durch den Dorfhüpfer haben die Älteren an Selbstständigkeit gewonnen und sind unabhängiger geworden. Für den sozialen Zusammenhalt und das Verantwortungsbewusstsein hat es viel bewirkt. Außerdem ist es sehr unterhaltsam, in einem Auto voller älterer Leute, ich liebe das.“

„Das thürneMobil ist gut, denn jetzt gibt es auch eine Anlaufstelle für die alten Leute, wenn sie gefahren werden müssen. Sie treten so nicht mehr als Bittsteller bei den Nachbarn auf. Das ist sehr wichtig für viele. Es ist auch wichtig, etwas dafür geben zu können, so dass sie nicht in der Schuld von jemandem stehen.“

„Das macht doch die Lebensqualität aus, wenn man dort alt werden kann, wo man immer gelebt hat. Durch den Dorfhüpfer sind die Älteren wieder mobil und ihre Grundversorgung ist gesichert.“

Kontaktdaten:

Ulla Corzelius, Telefon: 02257 952289,
E-Mail: corzberg@t-online.de

www.thuerne.de



Bild: LAG Eifel

Dorfauto Eicherscheid: neue Energie für die Gemeinschaft

Mit dem Wichtigsten sind die rund 1.250 Einwohner von Simmerath-Eicherscheid in der StädteRegion Aachen durch Dorfladen und Bank versorgt, außerdem steht eine Kita zur Verfügung. Der Hauptort Simmerath ist etwa fünf Kilometer entfernt, das Oberzentrum Aachen rund 30 Kilometer. Durch die ländliche Struktur der Region ist der Weg zum Arbeitsplatz für die meisten Einwohner weit, die ÖPNV-Anbindung zu bestimmten Tageszeiten eingeschränkt. Den größten Teil der Strecken legen die Bewohner von Eicherscheid daher mit dem Pkw zurück – in vielen Haushalten sind mindestens zwei Autos vorhanden. In einer Testphase wollten die Bürger herausfinden, ob in Eicherscheid Bedarf für ein Dorfauto besteht. Ortsvorsteher Günter Scheidt fand mit dem örtlichen Dorfladen und einem Autohaus unterstützende Partner für die Durchführung der Testphase.

Eicherscheid ist für seine Aktivitäten im Dorf und großes ehrenamtliches Engagement der Bürger bekannt. Dadurch konnte bereits vieles gemeinsam erreicht werden – ideale Voraussetzungen für ein Dorfauto-Projekt. Für Ortsvorsteher Günter Scheidt lag es deshalb nahe, in seinem Dorf zu testen, ob auch Mobilitätsfragen der Zukunft durch ein Gemeinschaftsprojekt beantwortet werden können. Unter dem Motto „Neue Energie für eine gemeinschaftliche Mobilität“ stieß man das Dorfauto-Projekt an und die Einwohner von Eicherscheid begrüßten ihr E-Fahrzeug im Frühjahr 2014 mit einem Willkommensfest.

Die Testphase

Zeitraum der Testphase	1. April bis 2. Dezember 2014
Projektpartner	StädteRegion Aachen, EWV Energie- und Wasserversorgung GmbH, Dorfladen Konsum Eicherscheid, Autohaus Offermann
Fahrzeuge	Mitsubishi iMiev, zur Verfügung gestellt von der EWV Energie- und Wasserversorgung GmbH
Fahrzeugstandort	Am Dorfladen; Strom von der Solaranlage auf dem Dach des Dorfladens, die Stromkosten wurden von der EWV Energie- und Wasserversorgung getragen
Aufbewahrungsort des Schlüssels	Im Dorfladen
Nutzungssystem	1. Anmeldung und unterschreiben der Nutzungsbedingungen (einmalig) 2. Persönliche Einweisung in Funktionen des Fahrzeugs (einmalig) 3. Buchungskalender zur Terminübersicht auf der Website des Dorfs, Buchung über das Online-Buchungsportal oder im Autohaus, Bestätigung und Eintrag in den Buchungskalender über das Online-Buchungsportal
Gefahrene Kilometer	rund 4.500
Anzahl Nutzer	26
Anzahl der Befragten	17

Die Buchung des Autos war über zwei Wege möglich, zum einen persönlich im Autohaus, zum anderen über das Internet. Das Angebot wurde in den virtuellen „Dorfplatz“ eingebunden, welcher mit Unterstützung der StädteRegion Aachen eingerichtet worden war. Unter www.wir-in-eicherscheid.de konnten potenzielle Nutzer im Buchungskalender nachsehen, ob das Auto zur gewünschten Zeit frei war und in einem personalisierten Online-Nutzerbereich eine Fahrt buchen. Das Portal generierte die Buchungsbestätigung automatisch, es rechnete auch die Akku-Ladezeiten mit ein. Der Strom für das Aufladen des Akkus kam direkt vom Dach des Dorfladens, neben dem das Auto geparkt war. Im Dorfladen war die Bezahlung der Nutzungsgebühren möglich.

Erfahrungen und Erfolge

Unter dem Dorf motto „Neue Energien für ein starkes Miteinander“ beschäftigen sich die Bürger in Eicherscheid bereits seit längerer Zeit mit dem Thema der nachhaltigen Energie, das Interesse an der Elektromobilität war daher sehr groß. Im Praxistest konnte das Elektroauto jedoch aufgrund der begrenzten Reichweite und des hohen Anschaffungspreises nicht überzeugen. Die Mehrheit der Nutzer war dennoch vom Fahrgefühl und der Umweltfreundlichkeit des Fahrzeugs begeistert und hofft auf den technischen Fortschritt: Ein Elektroauto mit einer größeren Reichweite käme für Eicherscheid womöglich in Frage.

Der Dorfladen war als Dorfauto-Standort ideal, denn er ist zentral gelegen und gilt durch seine Nahversorgungsfunktion als öffentlicher Treffpunkt im Ort. Der Verleih funktionierte durch die Buchung im Internet oder wahlweise im Autohaus nutzerfreundlich und unkompliziert.

Ein ausreichender Bedarf, um das Dorfauto dauerhaft und wirtschaftlich betreiben zu können, konnte im Laufe der Testphase in Eicherscheid nicht festgestellt werden. Der Ortsvorsteher erklärt dies damit, dass sich die Einwohner von Eicherscheid ihre Autos und Zweitwagen leisten können und wollen. Zudem sind die sozialen Kontakte im Dorf so ausgeprägt, dass es problemlos möglich ist, sich bei Bedarf ein Auto vom Familienmitglied oder Nachbarn auszuleihen, so der Ortsvorsteher. Was insbesondere älteren Menschen in Eicherscheid eher fehlt, sind Fahrer. Ein Dorfhüpfper, ähnlich wie in der Dörfergemeinschaft am Thürne, könnte womöglich ein bedarfsge rechteres Angebot für den Ort sein.

Stimmen der Nutzer

„Gut ist, dass die Testphase durchgeführt wurde. Es war wichtig, die Sache einmal auszuprobieren, so wurde die Idee Dorfauto für die Bürger greifbar. Auch wenn momentan der Bedarf für ein Dorfauto noch nicht hoch genug ist, um ein wirtschaftlich tragendes Angebot zu schaffen, kann ich mir vorstellen, dass man in Zukunft einmal darauf zurückgreifen könnte.“

„Durch das Dorfauto-Projekt wurde ein Bewusstsein geschaffen dafür, dass Carsharing und Elektromobilität möglich sind. Viele wurden durch das Projekt zum Nachdenken angeregt und fragen sich, ob es zu ihnen passt. Wenn Elektroautos erschwinglicher wären und eine größere Reichweite hätten, könnte ich mir vorstellen, dass sich einige eins kaufen würden.“

„Die Dorfstruktur ist momentan so, dass sich die meisten Menschen Autos leisten können und den Luxus auch nutzen. Die Akzeptanz ist noch zu gering, aber das Dorfauto-Projekt hat etwas angestoßen. Es hat zum Nachdenken über alternative Energien und Antriebsformen anregt. Das Thema muss erst mal unters Volk und in die Köpfe gebracht werden.“

Kontaktdaten:

Günter Scheidt, Telefon: 02473 8504,
E-Mail: Gr.Scheidt@t-online.de

www.wir-in-eicherscheid.de



Bild: LAG Eifel

Auf zwei Rädern über die Hügel von Nideggen-Berg

Nideggen-Berg liegt auf einem Höhenplateau am nördlichen Rand der Eifel im Kreis Düren. Für die Nahversorgung vor Ort steht den rund 700 Einwohnern ein Hofladen zur Verfügung. Das Dorf ist nur knapp drei Kilometer vom Hauptort Nideggen entfernt, wo sich Schulen, Ärzte, Versorgungs- und Freizeitangebote befinden. Doch aufgrund der hügeligen Topografie legen viele Einwohner selbst diese kurzen Strecken vorwiegend mit dem Auto zurück. Pedelecs – Elektrofahrräder, deren Elektroantrieb nur während des Tretens der Pedale unterstützt – können helfen, unebenes Gelände leichter zu überwinden.

Mit Unterstützung des Kreises Düren diskutierten die Bürgern von Nideggen-Berg im Rahmen einer Zukunftswerkstatt im Frühjahr 2013 die Idee, Pedelecs als Alternative zum PKW in der Alltagsmobilität einzusetzen. Für eine Testphase gewannen sie drei Betriebe als Projekt-Partner: das SeniorenDomizil Rak, das Hotel Restaurant Rosenflora und Heikes Hoflädchen. Insgesamt neun Pedelecs verschiedener Modelle, darunter ein Lastenrad, wurden dem Ort vom Kreis Düren ab Herbst 2013 zur Verfügung gestellt.

Die Testphase

Zeitraum der Testphase	September 2013 bis Juni 2014; unterbrochen durch eine Winterpause
Projektpartner	Kreis Düren, Heikes Hofladen, SeniorenDomizil Rak, Hotel Restaurant Rosenflora
Fahrzeuge	Neun Pedelecs; Mieträder bereitgestellt durch den Kreis Düren
Fahrzeugstandort	Drei Stationen im Ort: Heikes Hofladen, SeniorenDomizil Rak, Hotel Restaurant Rosenflora
Aufbewahrungsort des Schlüssels	An den jeweiligen Stationen
Nutzungssystem	1. Anmeldung und unterschreiben des Nutzungsvertrags (einmalig) 2. Persönliche Einweisung in Funktionen des Fahrzeugs (einmalig) 3. Terminvereinbarung mit einer der Verleih-Stationen 4. Abholung und Rückgabe des Fahrzeugs an der Verleih-Station
Gefahrene Kilometer	Nicht messbar, es gab rund 100 Fahrtenbucheinträge
Anzahl Nutzer	Etwa 50

Die Fahrräder konnten während der Öffnungszeiten der drei Betriebe abgeholt und zurückgebracht oder auch mehrere Tage lang ausgeliehen werden. Eine computerbasierte Buchungsplattform war nicht nötig, weil der Verleih durch persönliche Absprachen und Listenführung funktionierte. Die Nutzung war grundsätzlich kostenlos, die Möglichkeit zur freiwilligen Spende sollte jedoch Rückschlüsse auf die Zahlungsbereitschaft ermöglichen.

Erfahrungen und Erfolge

Pedelecs waren vor dem Projekt in Berg wenig präsent, durch die Testphase lernten die Bürger die Einsatzmöglichkeiten kennen. Viele Nutzer machten die Erfahrung, dass Pedelecs für sie als Alternative oder Ergänzung zum Auto in Frage kommen. Einige haben sich bereits selbst ein Pedelec angeschafft, drei der Nutzer fahren seither täglich mit dem Pedelec zur Arbeit. Auch die Unternehmungslust der Einwohner wurde durch die Pedelecs geweckt.

Durch das Pedelec-Projekt kommunizierten die Einwohner von Berg mehr miteinander und das Gemeinschaftsgefühl wurde gestärkt: Es traten Bürger in Kontakt, die sonst nichts miteinander zu tun hatten und kaum in das Dorfleben involviert waren. Positiv für den Ort war auch die Presseaufmerksamkeit, die das Projekt mit sich brachte. Die Initiative war Anlass von Gemeinschaftsaktivitäten wie der Teilnahme einer Mottogruppe am Karnevalszug sowie einen Pedelec-Schnuppertag im Rahmen des Dorftrödels.

Das Pedelec-Angebot wurde im Ort vor allem gegen Ende der Testphase gut angenommen. Einer der Betriebe, Heikes Hoflädchen, zieht in Betracht, auch in Zukunft Pedelecs zu verleihen. Ein mögliches Konzept sieht vor, dass der Dorfverein die Fahrzeuge saisonweise anmietet und die Kosten für die Miete über die Nutzungsgebühren einnimmt. Da sich der Dorfverein noch im Aufbau befindet, wurde die Verstetigung des Pedelec-Angebots zunächst verschoben.

Stimmen der Nutzer

„Das Projekt war eine gute Sache, um sich mit dem Pedelec anzufreunden. Von alleine wären ich und viele andere nicht darauf gekommen. Dabei sind die echt genial, um in der hügeligen Eifel auch mal ohne Auto unterwegs zu sein.“

„Krankheitsbedingt sind wir nicht mehr mit dem Fahrrad unterwegs. Mit dem Pedelec klappt das aber ganz gut. Wenn ich noch fit und viel unterwegs wäre, dann würde ich mir heute gar kein Auto mehr kaufen, sondern alles mit dem Pedelec machen.“

„Ich bin zurzeit ohne Führerschein. Erst habe ich mir überlegt, ein Mofa zu kaufen, um wieder mobil zu sein. Durch die Erfahrungen im Projekt habe ich mich aber anders entschieden. Ich werde mir ein Pedelec kaufen. Grund: Es ist umweltfreundlicher, leise und man braucht keinen Helm. Es ist auch günstiger.“

„Wir haben nur ein Auto, mein Mann ist Rentner. Da kommt es schon mal vor, dass wir beide das Auto nutzen möchten. Dann fährt halt einer mit dem Pedelec.“

„Jetzt habe ich mich daran gewöhnt, ohne Auto zu leben, da werde ich die Chance nutzen und mich dauerhaft mit dem Pedelec als Autoersatz anfreunden. Es ist ja auch viel ökologischer.“

Kontaktdaten:

Heike Hurtz, Telefon: 02427 8951,
E-Mail: heike.hurtz@web.de

Sandra Kirch, Telefon: 02427 9099586,
E-Mail: Sandrakirch@gmx.de



Bild: LAG Eifel

Auf dem Weg zum Dorfauto - Erkenntnisse

Um die Erfolgsfaktoren auf dem Weg zur gemeinschaftlichen Mobilität auf dem Dorf zu untersuchen, wurden die fünf Projekte eingehend analysiert. Nahezu alle Fahrzeugnutzer und die Organisatoren wurden mit einem standardisierten Fragenkatalog befragt, die Fahrtenbücher und Nutzeranmeldungen ausgewertet. Dabei wurde deutlich, dass es kein Patentrezept mit Erfolgsgarantie gibt. Einige zentrale Erkenntnisse machen jedoch wichtige Faktoren deutlich, welche maßgeblich zum Gelingen eines Dorfauto-Projektes beitragen können.

Initiative muss aus dem Dorf stammen

Im Idealfall wird das gesamte Projekt als Selbsthilfeinitiative im Dorf selbst von den potenziellen Nutzern entwickelt. Nur so ist gewährleistet, dass das Angebot bedarfsgerecht ist und über die nötige Unterstützung im Dorf verfügt. Die Gemeinde- oder Kreisverwaltung kann die Konkretisierung der Idee beispielsweise durch eine Dorfwerkstatt unterstützen. Ausschließlich von außen, d.h. von Seiten der Politik oder der Verwaltung gewünschte Aktivitäten haben hingegen nur geringe Erfolgsaussichten.

Engagierte „Zugpferde“

Engagierte Personen, die sich in der Regel ehrenamtlich für ein Dorfauto-Projekt einsetzen, die Umsetzung vorantreiben und gestalten sind der wichtigste Erfolgsfaktor. Sie sind in der Lage, die Ideen im Ort zu kommunizieren, um Nutzer und lokale Projektpartner zu gewinnen. Eine oder mehrere Personen aus der Nutzergruppe übernehmen die Federführung und sind in der Startphase für die Organisation und Verwaltung des Dorfautos verantwortlich. Um Frustration durch den anfangs sehr hohen Aufwand zu vermeiden, sollte die Arbeit auf mehrere Mitglieder der Gruppe verteilt werden. Im Kernteam sollten Personen vertreten sein, die besonders gut im Dorf vernetzt sind, z.B. der/die Ortsvorsteher/in.

Lokale Partner suchen

Verschiedene Lokale Partner können wesentlich zum Gelingen des Projektes beitragen. Sie sollten deshalb frühzeitig informiert und eingebunden werden. Die Gemeinde- und die Kreisverwaltung können fachliche und rechtliche Aspekte begleiten, die Reputation des Projektes unterstützen, zur Öffentlichkeitsarbeit beitragen, den Weg zu Fördermitteln weisen und weitere wichtige Partner aktivieren. Vereine sind besonders gut als Multiplikatoren geeignet und gehören möglicherweise selbst zum potenziellen Nutzerkreis. Auch örtliche Betriebe kommen als Nutzer in Frage und sind vielleicht bereit, Teile der Fahrzeugverwaltung und der Wartung zu übernehmen.

Technische Lösungen nicht entscheidend

Aufwendige technische Lösungen zur Organisation und Schlüsselverwaltung sind zunächst auch in Anbetracht des überschaubaren Nutzerkreises nicht erforderlich. Entscheidend ist hingegen die persönliche Bereitschaft von einer oder mehreren Personen, die Verantwortung für die Betreuung zu übernehmen.

Der zeitliche Aufwand für diese Tätigkeiten darf nicht unterschätzt werden. Buchung und Organisation müssen zweckmäßig und praktikabel sein, sie können im Laufe der Testphase oder im Übergang zur Verstetigung angepasst werden. In der Startphase haben sich einfache und kostenlos oder kostengünstig zu erstellende Online-Buchungskalender bewährt. Insbesondere ältere Menschen bevorzugen jedoch die Möglichkeit zur persönlichen Vereinbarung.

Testphase ermöglicht realistische Einschätzung

Im Projekt „E-ifel mobil“ konnten die Dörfer die Realisierbarkeit eines Dorfautoangebotes im Rahmen einer Testphase prüfen. Dieses Vorgehen hat sich außerordentlich bewährt und sollte, wo immer möglich, der erheblichen Investition in ein eigenes Fahrzeug vorausgehen. Während der Testphase wird das Projekt für das Dorf greifbar. Sie weckt Interesse und ermöglicht die Ermittlung des Nutzerbedarfs. Auch der Betreuungsaufwand kann von den tragenden Personen realistisch eingeschätzt werden.

Für die vorübergehende Fahrzeugbereitstellung können möglicherweise Energieversorger, Sponsoren oder regionale Förderinitiativen aus der ländlichen Entwicklung oder dem Klimaschutz gewonnen werden. Strebt die Verwaltung die Unterstützung von Dorfautoansätzen im Rahmen von Mobilitäts- oder Klimaschutzstrategien an, sollte die Ermöglichung einer Testphase im Vordergrund stehen. Diese muss gut organisiert und strukturiert sein, um einen optimalen Erkenntnisgewinn zu erzielen.

Multifunktionaler Einsatz erhöht die Auslastung und erweitert den Nutzerkreis

Im Laufe der Projektumsetzung wurde in allen beteiligten Dörfern deutlich, dass ein grundsätzlich hoher Bedarf nach ehrenamtlichen Fahrdiensten für ältere Menschen besteht. Angesichts des demografischen Wandels und des steigenden Anteils älterer Dorfbewohner kann ein gemeinschaftlich organisierter Fahrdienst die Grundversorgung sowie die Teilhabe am öffentlichen und sozialen Leben sichern. In der Dörfergemeinschaft am Thürne im Stadtgebiet Bad Münstereifel wurde dieser Aspekt als Schwerpunkt des Angebotes entwickelt.

Elektromobilität stößt im ländlichen Mittelgebirge noch an Grenzen

Die Praxistauglichkeit von Elektrofahrzeugen für den Einsatz als Dorfauto wurde von den örtlichen Initiativen unterschiedlich bewertet. Allgemein überwog eine sehr positive Einschätzung in Bezug auf den Fahrkomfort und die Nachhaltigkeit bei Nutzung von regenerativ erzeugtem Strom. Schwächen wurden hingegen insbesondere bezüglich der Reichweite und der Ladezeiten deutlich. Da die Entfernungen zwischen den Dörfern und zu den nächsten Versorgungszentren in der Regel relativ groß sind und für ein Mittelgebirge typische Steigungen zu überwinden sind, wurde regelmäßig die zu geringe Batteriekapazität bemängelt. Dieses Problem trat in den Wintermonaten verstärkt auf. In Hürtgenwald-Gey überwog hingegen die positive Einschätzung des Elektroantriebes, so dass dort ein Elektrofahrzeug für die Verstetigung angeschafft wurde. Gey liegt allerdings am nördlichen Eifelrand mit relativer Nähe zum Versorgungszentrum Düren.

Den Übergang in den Dauerbetrieb frühzeitig planen

Um im Übergang zwischen Testphase und Verstetigung nicht den notwendigen Schwung zu verlieren, sollten einige wichtige und teilweise zeitaufwendige Schritte möglichst frühzeitig vorbereitet werden:

1. Sofern eine Testphase durchgeführt werden kann, sollten die zum Beispiel durch eine Nutzerbefragung gewonnenen Daten sorgfältig analysiert werden um Aussagen über die zu erwartende Nachfrage und mögliche Angebotsformen für die Kalkulation von Fahrzeuganschaffung und Betrieb nutzen zu können.
2. Kosten und Einnahmen müssen realistisch kalkuliert werden. Laufende Kosten sollten in jedem Fall über die Nutzungsgebühren gedeckt werden können, da sonst kein wirtschaftlicher Betrieb möglich ist. Die potenziellen Nutzer müssen unter Umständen vom veränderten, kostenpflichtigen Angebot neu überzeugt werden. Um Akzeptanz zu schaffen, sollten sie in der Vorbereitungsphase an der Ausgestaltung des Angebots beteiligt werden.
3. Die potenziellen Nutzer müssen sich auf Angebotsformen verständigen, die bei einem zukünftigen Betriebsmodell im Vordergrund stehen. Soll das Fahrzeug beispielsweise dem ganzen Dorf oder vorrangig einem eher geschlossenen Nutzerkreis zur Verfügung stehen? Sollen ergänzende Angebote wie Fahrdienste für ältere Menschen eingebunden werden? Diese Festlegungen haben maßgeblichen Einfluss auf die Wahl einer Rechtsform.
4. Bei der Wahl der Rechtsform sollte eine professionelle Beratung, z.B. durch einen Steuerberater hinzugezogen werden. Auch der Genossenschaftsverband kann Hilfestellung mit einer Erstberatung leisten.
5. Die Anschaffung eines Fahrzeugs stellt eine große Hürde dar. Dafür kann eine Werbefinanzierung durch Sponsoren eine Lösung sein. Professionelle Anbieter haben sich auf die Suche nach Werbepartnern für die Fahrzeugfinanzierung spezialisiert. Diese Zusammenarbeit hat sich im Projekt „E-ifel mobil“ bewährt. Eine intensive projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit hilft dabei, Sponsoren zu motivieren.
6. Es wird kaum möglich sein, eine oder mehrere Personen für die Verwaltung des Dorfautos zu entlohnen. Die realistische Einschätzung des Aufwandes und eine hohe Bereitschaft zu freiwilligem Engagement ist Grundvoraussetzung für den Erfolg.

Fazit

Im Projekt „E-ifel mobil“ wurde anhand der teilnehmenden Modelldörfer gezeigt, dass die geteilte Fahrzeugnutzung auch im ländlichen Raum ein geeigneter Baustein des Mobilitätsangebotes sein kann. Größere Entfernungen, eine geringere Nutzerdichte und ein generell hoher privater Autobestand unterscheiden die Anforderungen auf dem Dorf von denen in städtischen Räumen, wo kommerzielle Carsharing-Angebote bereits weit verbreitet sind.

Der Schlüssel zum Erfolg für das Carsharing auf dem Land liegt insbesondere in der freiwilligen bürgerschaftlichen Selbsthilfe. Die Unterschiede in den Verstetigungsperspektiven der am Projekt „E-ifel mobil“ beteiligten Dörfer zeigen, dass lokale Initiativen vor allem wegen des mit der Fahrzeuganschaffung verbundenen Kapitaleinsatzes ein relativ hohes Risiko eingehen. Verwaltung und Politik können entsprechende lokale Initiativen mit verhältnismäßig geringem Aufwand unterstützen und somit die Erfolgchancen deutlich erhöhen. Die Ermöglichung von Testphasen hilft dabei, die Unterstützungsbereitschaft aus dem Dorf, den Nutzerbedarf und den entstehenden Betreuungsaufwand in Hinblick auf einen dauerhaften Betrieb realistisch einschätzen zu können.

Eine deutliche und in der Größenordnung zunächst unerwartete Erkenntnis liegt in dem hohen Bedarf nach einem ehrenamtlichen Fahrservice für ältere Menschen als sinnvolle Ergänzung eines Dorfautoangebotes. Dadurch kann die Fahrzeugauslastung maßgeblich gesteigert, ein Beitrag zur Grundversorgung und Teilhabe am sozialen Leben geleistet und die Identifikation mit dem Dorfauto erhöht werden.

Der Erfolg des Einsatzes von Elektrofahrzeugen im Projekt „E-ifel mobil“ muss differenziert betrachtet werden. Die Elektrofahrzeuge haben die Neugierde potenzieller Nutzer geweckt und maßgeblich zur hohen Aufmerksamkeit für die Initiativen in den beteiligten Dörfern beigetragen. In Hürtgenwald-Gey konnte das Elektrofahrzeug in der Praxis rundweg überzeugen. In den anderen Dörfern wurde der Komfort geschätzt, jedoch insbesondere Verbesserungsbedarf bei der Reichweite und bei den Ladezeiten gesehen.

Wie die Nutzerbefragung ergab, hat das Pedelec-Angebot in Nideggen-Berg eine Reihe von Personen angeregt, Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung ernsthaft als Alternative zum Auto in die Alltagsmobilität einzubeziehen. Der Einsatz auf Kurzstrecken bis etwa drei Kilometern, die wegen der mittelgebirgsbedingten Steigungen bislang ausschließlich mit dem Auto bewältigt wurden, hat sich bewährt. Ein kostendeckendes Verleihangebot wird begünstigt, wenn neben dem Alltagsensatz auch eine touristische Nutzung und damit eine höhere Auslastung ermöglicht werden kann.

Hilfreiche Informationen

Nutzungsbedingungen Dorfauto Gey

Die Nutzungsbedingungen zum Dorfauto Gey können als Muster für andere kleine Dorfauto-Organisationen genutzt und abgewandelt werden.

www.gey.mobiledorf.de

Bundesverband Carsharing e.V.

Der Bundesverband CarSharing (bcs) versteht sich als Dachverband der deutschen Carsharing-Anbieter mit über 110 Mitgliedern. Es sind auch kleine Carsharing-Organisationen Mitglied. Der bcs unterstützt und berät angehende Carsharing-Organisationen und hält einige Vorteile für ihre Mitglieder bereit, so auch eine kostengünstige KFZ-Versicherung.

www.carsharing.de

Carsharing-Fachforum

Das Carsharing-Fachforum dient dem Informations- und Erfahrungsaustausch. Initiativen finden hier Unterstützung beim Aufbau neuer Carsharing-Angebote.

www.carsharing-fachforum.de

VCD-Nachbarschaftsauto-Vertrag

Wenn Nachbarn oder Freunde ein Auto gemeinschaftlich nutzen möchten, kann es ausreichen, einen Nachbarschaftsauto-Vertrag abzuschließen. Er enthält Regelungen, um Kosten und Risiken für die Nutzer festzulegen. Der Verkehrsclub Deutschland bietet einen Mustervertrag mit Erläuterungen für rund drei Euro an.

www.vcd.org/carsharing.html

Handbuch Carsharing Nordrhein-Westfalen

In diesem Handbuch werden die Möglichkeiten des Carsharings, rechtliche Verfahrensschritte, Anschubstrategien und Best-Practice-Beispiele dargestellt. Erhältlich ist das Handbuch beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg.

Download unter <http://download.vrsinfo.de/co/HB-CS-NRW.zip>



