

# Dörpsmobil SH –

*Wir bewegen das Dorf!*



**Ein Leitfaden für elektromobiles Carsharing  
im ländlichen Raum**

Wir fördern den ländlichen Raum



Landesprogramm ländlicher Raum: Gefördert durch  
die Europäische Union – Europäischer Landwirtschaftsfonds  
für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER),  
den Bund und das Land Schleswig-Holstein  
Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete



Schleswig-Holstein  
Ministerium für Inneres,  
ländliche Räume  
und Integration

# IMPRESSUM

## AUFTRAGGEBER (HERAUSGEBER)

AktivRegionen-Netzwerk Schleswig-Holstein  
c/o Akademie für die Ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e.V.  
Projektleitung und Ansprechpartner: Torsten Sommer  
Hamburger Chaussee 25  
24220 Flintbek  
Telefon: 04347 704-800  
Fax: 04347 704-809  
E-Mail: info@alr-sh.de

Unter Mitwirkung und mit finanzieller Unterstützung von:  
Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration  
Düsternbrooker Weg 92  
24105 Kiel



## DANKSAGUNG

Unser Dank geht an die Mitglieder der Arbeitsgruppe „Dörpsmobil SH“(s.u.), an die Mitwirkenden in den Beispielgemeinden Dassendorf, Kirchbarkau und Neuenbrook, die sich in die Testphase des Leitfadens eingebracht haben und an Dr. Angela Jain und Charlotte Hegel vom nexus Institut für die engagierte Projektumsetzung.

Ein besonderer Dank geht an die Gemeinde Klixbüll und ihren Bürgermeister Werner Schweizer. Sie sind mit dem „Dörpsmobil Klixbüll“ Ideenlieferanten und Innovationsmotoren.



## REDAKTION

Torsten Sommer (ALR) und Dr. Simon Rietz (LAG AktivRegion Nordfriesland Nord) und die weiteren Mitglieder der Arbeitsgruppe „Dörpsmobil SH“ der schleswig-holsteinischen AktivRegionen: Bernd Wolfgang Hawel, Dr. Dieter Kuhn, Georg Küpper, Olaf Prüß und Werner Schweizer, als auch das Team von nexus.

## BEARBEITER

Dr. Angela Jain,  
M.Sc. Charlotte Hegel und Dipl. Geogr. Norman Döge  
nexus  
Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH  
Otto-Suhr-Allee 59  
D-10585 Berlin  
Erscheinungsdatum: Dezember 2017  
Auflage: 2.000 Exemplare

## GESTALTUNG

Innenteil: **prunkundpracht**, Alexander Heidemüller, [www.prunkundpracht.de](http://www.prunkundpracht.de)  
Umschlag: Stefan Polte, foto- und grafikdesign

## BILDNACHWEISE

Titel © oneinchpunch/ Fotolia.de, Seite 4 © nexus Institut, Seite 14 © oneinchpunch/ Fotolia.de, Seite 20 © tomhanisch/ Fotolia.de, Seite 28 © AktivRegion Nordfriesland Nord, Seite 34 © AktivRegion Nordfriesland Nord, Seite 58 © jozsitoeroe/ Fotolia.de, Seite 62 © Gellinger/ pixabay

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>5</b>
1.1	Kurzanleitung für Schnellstarter	6
<b>2</b>	<b>WIE DIESER LEITFADEN ZU BENUTZEN IST</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>DÖRPSMOBIL? – WAS IST DAS NUN?</b>	<b>11</b>
3.1	Beispielmodelle für den Betrieb von Dörpsmobilen	12
<b>4</b>	<b>BEDARF ERMITTELN</b>	<b>15</b>
4.1	Ziel Ihres Dörpsmobils	16
4.2	Ableitung des Bedarfs	17
<b>5</b>	<b>BETREIBERMODELL WÄHLEN</b>	<b>21</b>
5.1	Beschreibung unterschiedlicher Betreibermodelle	22
5.2	Zusammenführung von Bedarf und Betreibermodell	26
<b>6</b>	<b>RAHMEN SETZEN</b>	<b>29</b>
6.1	Bestimmung der Akteure	30
6.2	Wahl des/ der Projektverantwortlichen	31
6.3	Gewinnen wichtiger Schlüsselakteure	31
6.4	Durchspielen von Finanzierungsoptionen	32
<b>7</b>	<b>UMSETZUNGSPLANUNG</b>	<b>35</b>
7.1	Umsetzung des gewählten Betreibermodells	36
7.2	Fahrzeug/ Fahrzeugbeschaffung	40
7.3	FahrerInnen	43
7.4	Buchungs-, Ausleihe-, Vermietungs-, Abrechnungssystem	44
7.5	Fahrzeugstandort, Ladeinfrastruktur und Energieversorgung	48
7.6	Fördermöglichkeiten	51
7.7	Rechtliche Rahmenbedingungen/ Versicherung/ Haftungsfrage	56
<b>8</b>	<b>LETZTE VORBEREITUNGEN</b>	<b>59</b>
8.1	Vor dem Start/ Während des Starts	60
<b>9</b>	<b>BETRIEB</b>	<b>63</b>
9.1	Laufender Betrieb	64
9.2	Sicherung des Engagements	65
<b>10</b>	<b>GLOSSAR</b>	<b>67</b>
<b>11</b>	<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS</b>	<b>69</b>
<b>10</b>	<b>QUELLEN</b>	<b>70</b>
<b>13</b>	<b>ANHANG</b>	<b>73</b>

# VORWORT

## Dörpsmobil SH – Wir bewegen das Dorf!

**AktivRegionen** sind „Ideenschmieden“ ländlicher Räume. Seit 2008 unterstützen sie nach dem LEADER- bzw. Bottom-Up-Ansatz innovative Projekte der ländlichen Entwicklung in Schleswig-Holstein – so geschehen 2016 in der AktivRegion Nordfriesland Nord:

In der **Gemeinde Klixbüll** (Kreis Nordfriesland) gibt es seit Mai 2016 ein elektrisch betriebenes Dorf-gemeinschaftsauto, genannt „**Dörpsmobil**“ (plattdeutsch „Dörp“ = Dorf). EinwohnerInnen des Dorfes – darunter auch der ehrenamtliche Bürgermeister Werner Schweizer - haben für drei Jahre einen Renault Zoe geleast und zur Organisation eine neue Sparte in einem vorhandenen Verein gegründet. Das Projekt wurde begleitet und gefördert über die **AktivRegion Nordfriesland Nord**. Die Förderung der AktivRegion (ELER) umfasste in dem Fall die notwendige Ladeinfrastruktur und weitere für den Betrieb des Fahrzeuges notwendige Komponenten, wie Buchungssoftware, Schlüsselkästen und Hinweisschilder.

**Teilen – das neue Haben!** Nach diesem Credo, das auch auf dem Auto zu lesen ist, fährt das Dörpsmobil nun seit über einem Jahr durch Schleswig-Holstein und das Projekt erregt viel Aufmerksamkeit – auch über die Landesgrenzen hinaus! Klixbüll hat inzwischen ein zweites Dörpsmobil angeschafft. Der neue Renault Zoe mit einem 41 kW Akku ermöglicht nun auch Fahrten nach Kiel und wieder zurück - ohne Zwischenladen. Auch gibt es inzwischen Nachahmer, so in der Nachbargemeinde Sprakebüll. Und viele Gemeinden in den 22 AktivRegionen des Landes haben bereits signalisiert: Auch wir wollen ein eigenes Dörpsmobil betreiben! Es scheint, dass das Konzept der elektrisch betriebenen Dorf-gemeinschaftsautos für den ländlichen Raum Schleswig-Holsteins eine echte Bereicherung sein kann.

Das „Dörpsmobil“ ist ein gutes Beispiel für die **Steigerung der regionalen Wertschöpfung**: In Nordfriesland wird viel mehr Strom produziert, als selbst verbraucht wird. Ein Ziel für Nordfriesland genauso wie für das gesamte

Windenergieland Schleswig-Holstein muss es sein, diesen Strom regional zu gebrauchen, ehe er abgeregelt oder abtransportiert wird (Stichwort „Sektorenkopplung“). Ein Weg wäre es, ihn auf die Straße zu bringen! So stammt der Strom, mit dem das Dörpsmobil in Klixbüll geladen wird, aus dem gemeindeeigenen Windpark.

So können Dörpsmobile auch einen **echten Beitrag zum Klimaschutz** leisten, wie ebenfalls das Beispiel „Dörpsmobil Klixbüll“ belegt: Das Fahrzeug ist in den ersten 18 Monaten ca. 18.000 km gelaufen. Dabei wurden, setzt man der Fahrleistung als Äquivalent die Kraftstoffverbräuche eines vergleichbaren Fahrzeugs entgegen, **ca. 2,5 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart** (Äquivalent: VW Golf, TSI 1.0 Blue Motion mit Emissionen in Höhe von 141 g CO<sub>2</sub>/km).

Auch die mögliche **touristische Dimension** des Dörpsmobils soll für unser Bundesland nicht unerwähnt bleiben; gerade in Zeiten, in denen UrlauberInnen den Aspekten Klimafreundlichkeit und Nachhaltigkeit bei der Wahl des Urlaubsziels zunehmend eine höhere Bedeutung beimessen.

Das Dörpsmobil erfüllt aber auch eine **soziale Komponente**, diese zeigt sich u.a. in der Buchungssoftware, in der eine Mitfahrerfunktion hinterlegt ist. Viele der Vereinsmitglieder haben sich in Klixbüll als ehrenamtliche FahrerInnen eintragen lassen. Auch wer keinen eigenen Führerschein mehr besitzt, kann Mitglied des Vereins werden und nach entsprechender Rücksprache durch ehrenamtliche FahrerInnen chauffiert werden.

Das Fahrzeug kann somit den **ÖPNV** in Klixbüll ideal ergänzen. Es kann auch konventionelle Zweitwagen verdrängen. Der Bürgermeister der Gemeinde hat sein fossil betriebenes KFZ verkauft. Seine Dienstfahrten erledigt er seitdem mit dem elektrisch betriebenen Dörpsmobil.

.... also ohne Zweifel eine echte Erfolgsgeschichte und innovativ und zukunftsweisend noch dazu!

Die **22 Schleswig-Holsteinischen AktivRegionen** haben sich deshalb zusammengeschlossen, um die Idee des Dörpsmobils „zu vervielfältigen“. Im Auftrag der Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e.V. erarbeitete das „nexus Institut“ aus Berlin im Jahr 2017 ein entsprechendes Realisierungskonzept. Ein wichtiges Ergebnis ist der vorliegende **Leitfaden „Dörpsmobil SH – Wir bewegen das Dorf!“**

Ausgehend vom Erfolgsmodell Klixbüll finden Sie auf den folgenden Seiten Antworten auf rechtliche Fragen, Informationen zur wirtschaftlichen Tragfähigkeit von Dörpsmobilen, Vor- und Nachteile verschiedener Betreibermodelle, zur Ladeinfrastruktur und zu Buchungssystemen. Also zu allem, was interessierte Gemeinden oder „DorfaktivistInnen“ wissen müssen, um ein vergleichbares Projekt in Ihrer Gemeinde zu initiieren und umzusetzen. Und Sie werden sehen, schnell kommt man beim Dörpsmobil zu wirtschaftlich selbsttragenden Modellen.

Vielleicht fahren Dörpsmobile bald sowohl im Hamburger Umland, an der Ostseeküste, entlang der dänischen Grenze und an der gesamten Westküste...

Die 22 AktivRegionen in Schleswig-Holstein werden Sie dabei mit dem Projekt und der Marke **„Dörpsmobil SH“** auch zukünftig gerne weiter unterstützen!

Flintbek, Dezember 2017



**Hans-Jürgen Kütbach**

Vorsitzender der AktivRegion Holsteiner Auenland und einer der Sprecher der schleswig-holsteinischen AktivRegionen



**Werner Schweizer**

Bürgermeister der Gemeinde Klixbüll und Mitglied der landesweiten Arbeitsgruppe „Dörpsmobil SH“



Teilen, das Neue Haben

weilbe  
E-Ladestation  
Gemeinde  
Klixbüll  
www.klixbuel.de

# 1 EINLEITUNG

Mobilität ohne eigenes Auto gestaltet sich auf dem Land oft schwierig. Deshalb braucht es aus ökologischen, sozialen und auch aus ökonomischen Gründen alternative Mobilitätsangebote. Diese Notwendigkeit wurde auch von der Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e.V. als zukünftige Herausforderung im Sinn der Daseinsvorsorge erkannt und nach Vorbild des Praxisbeispiels „Dörpsmobil Klixbüll“ als landesweites Kooperationsprojekt weiterentwickelt und gefördert.

## Die Wege werden länger

Zudem wird sich auch der ländliche Raum Schleswig-Holsteins in Zukunft verstärkt folgenden Herausforderungen gegenübergestellt sehen:

- die Bevölkerung altert, wird immobiler
- die Bevölkerungsdichte geht zurück
- Ärzte, Geschäfte etc. konzentrieren sich in weniger und großen Orten, d.h. Wege werden weiter
- die Angebotsqualität im ÖPNV wird immer schwerer aufrecht zu erhalten sein.

Für diejenigen, die kein eigenes Auto haben oder das eigene Auto nicht mehr führen können, wird es zukünftig immer schwerer werden, alltägliche Wege zu bewältigen. Auch wird der sich aus dem zurückgehenden ÖV-Angebot ergebende „Zwang“ zum eigenen Auto an mehr Verkehrslärm, mehr Abgasen und steigenden Unfallzahlen zu erkennen sein.

## Es muss nicht immer das eigene Auto sein!

Seit einiger Zeit gibt es sog. „Bottom-Up-Initiativen“, also Initiativen die „von unten“ – aus der Bevölkerung, der Gemeindeverwaltung oder Unternehmen – kommen. Sie versuchen dem „Mehr“ an Autos und den Lücken in der Mobilitätsversorgung etwas entgegen zu setzen. Angebotsformen, wie der Bürgerbus, das Sammeltaxi, Mitfahrgelegenheiten oder eben das „Dörpsmobil“ bilden hierbei ergänzende Angebote zum Öffentlichen Verkehr.

## Warum nicht elektrisch mit Öko-Strom aus Schleswig Holstein?

Unter ihnen nimmt das „Dörpsmobil“, das bereits in einigen Orten existiert, eine besondere Rolle ein. Dabei handelt es sich um ein elektrisch angetriebenes, möglichst mit regional erzeugtem Strom geladenes Fahrzeug. Sein Betrieb ist flexibel am lokalen Bedarf ausgerichtet. Das kann mal als

Dienstwagen des/ der Bürgermeisters/in, als ehrenamtlicher Fahrdienst für ältere Menschen, als Carsharing-Fahrzeug (Leihwagen) für die EinwohnerInnen, oder eben alles zusammen sein. Kern der Idee ist also das Teilen (Sharing).

## Jeder kann aktiv werden

Aufgrund der vielen Anwendungsmöglichkeiten und der unterschiedlichen NutzerInnengruppen kann ein Dörpsmobil prinzipiell durch jede/n initiiert und betrieben werden.

Dies können zum Beispiel Einzelpersonen, Unternehmen, Gemeinden oder Vereine sein. Wichtig ist, dass sich anfallende Aufgaben auf mehrere Personen verteilen lassen.

## Idee dieses Leitfadens

Wenn Sie also:

- herausfinden wollen, ob ein Dörpsmobil etwas für Ihre Gemeinde ist.
- Hilfe benötigen, um Mobilitätsbedarfe und Anknüpfungspunkte für ein Dörpsmobil in Ihrer Gemeinde zu ermitteln.
- Informationen benötigen, um mögliche Angebotsformen für ein Dörpsmobil passend zu Ihrer Gemeinde auszuwählen, und ein Betreibermodell zu definieren.
- Wege suchen UnterstützerInnen und MitstreiterInnen zu gewinnen.
- ein Dörpsmobil umsetzen und den laufenden Betrieb begleiten wollen.

Dann sind Sie hier richtig!

Der Leitfaden soll denen, die selbst aktiv werden wollen, eine Hilfestellung bieten. Er kann Sie Schritt für Schritt durch die Planung und Umsetzung Ihres eigenen Dörpsmobils führen. Er stellt aber auch gesonderte Informationen zu einzelnen Schritten dar.

Wir freuen uns darüber, Ihnen diese Informationen bereitstellen zu können und hoffen, dass Sie Ihnen helfen die Menschen auf dem Land mobiler und auf eine umweltfreundliche Art und Weise unabhängiger vom eigenen Auto werden zu lassen.

Ihre AG Dörpsmobil der Aktivregionen Schleswig-Holsteins mit freundlicher Unterstützung des *nexus Instituts*

## Kurzanleitung für Schnellstarter

Die folgende Kurzanleitung beruht auf den Erfahrungen, die in der Gemeinde Klixbüll (Nordfriesland) gemacht wurden. Motivierte BürgerInnen beschlossen dort im Januar 2016 die Anschaffung eines elektrisch betriebenen

Dorfgemeinschaftsautos und etablierten so das erste „Dörpsmobil“ in Schleswig-Holstein. Dafür wurde wie folgt vorgegangen:

- Einige aktive DorfbewohnerInnen hatten den Wunsch für die Gemeinde ein Dörpsmobil anzuschaffen.
- Über eine Einwohner-Informationen Veranstaltung wurden die AnwohnerInnen der Gemeinde über die Projektidee informiert. Zugleich wurden weitere Interessenten/ NutzerInnen des Fahrzeugs gesucht und gefunden.
- In Abhängigkeit der Wohnorte der ersten NutzerInnen ergab sich der Standort des Fahrzeugs.
- Die notwendige Ladeinfrastruktur wurde beantragt (Akquirierung von Fördergeldern).
- Die Trägerstruktur des Dörpsmobils wurde festgelegt. In Klixbüll wurde an einen bestehenden Verein (DörpsCampus Klixbüll e.V.) die Sparte „Dörpsmobil“ ergänzt.
- Der Leasingvertrag für das Fahrzeug wurde über den Verein abgeschlossen (Lieferzeit für das Auto ca. 3 Monate)
- Kauf der Buchungssoftware für den Betrieb des Fahrzeuges.
- Besorgung eines mobilen Ladekabels: 2 bis 22 KW Ladeleistung für 16/32A Starkstromsteckdosen für einen gesicherten Zugang zu allen gängigen Lade-Stecker-Systemen und Ladeleistungen.
- Aufstellung des Tresors zur Aufbewahrung des Fahrzeugschlüssels am Standort des Fahrzeuges.
- Abschließen einer Versicherung.
- Start von Verleih und Betrieb des Dörpsmobils.
- Äußere Kennzeichnung des Elektroautos als DörpsMobil.



In Klixbüll vergingen von der Einwohner-Informations-Veranstaltung (29. Januar 2016) bis zur ersten Ausleihe des Fahrzeuges (28. April 2016) nur knapp drei Monate!

Die Nutzungssatzung und die Beitrittserklärung des Klixbüller Dörpsmobils stehen unter [www.klixbuell.de](http://www.klixbuell.de) zur Verfügung und können als Vorlage zur Anpassung dienen.

Das Fahrzeug wird nicht fortlaufend gefördert und trägt sich alleine aus den Mitgliedsbeiträgen der NutzerInnen (5,- €/

Monat) und Nutzungsgebühren von 3,50 € je gebuchte Stunde. Bei 90 Stunden Auslastung pro Monat schreibt das Fahrzeug eine schwarze Null. Der NutzerInnenkreis besteht derzeit aus ca. 27 Personen.

Ausführliche Hinweise, weiterführende Dokumente sowie Tipps und notwendige Informationen liefert Ihnen der vorliegende Leitfaden. Hier können Sie sich umfassend in das Thema „Dörpsmobil“ einlesen und dann Ihr eigenes Dorfgemeinschaftsauto etablieren!

# Aufbau des Leitfadens

**1. Ebene** >> Einführende Kapitel (Kapitel 1 – 3)

**2. Ebene** >> Planungsschritte (Kapitel 4 – 9)

- Bedarf Ermitteln
- Betreibermodell
- Rahmen
- Umsetzungsplanung
- Letzte Vorbereitungen
- Betrieb

**3. Ebene** >> Planungshilfen  
(Begleitend und im Anhang)

## Wo im Leitfaden bin ich?

Bedarf Ermitteln	Betreibermodell	Rahmen	Umsetzungsplanung	Letzte Vorbereitungen	Betrieb
------------------	-----------------	--------	-------------------	-----------------------	---------

## Legende



Verweis auf verknüpfte Kapitel



Checklisten im Anhang



Wichtige Hinweise



Links/ Literatur: zum Weiterlesen

# 2 WIE DIESER LEITFADEN ZU ZU BENUTZEN IST

Wie Sie nebenstehend sehen können, besteht der Leitfaden aus drei Ebenen.

## **Ebene 1 – Einführende Kapitel**

In den Kapitel 1 – 3 des Leitfadens geht es um Grundsätzliches. Hier wird erklärt was dieser Leitfaden bezweckt, für wen er gedacht ist, was das Dörpsmobil ist und was es bewirken kann.

## **Ebene 2 – Planungsschritte**

Die Kernkapitel 4 – 9 stellen den eigentlichen Leitfaden dar.

Diese Kapitel begleiten Sie durch den gesamten Planungsprozess Ihres Dörpsmobils. Sie sind chronologisch – von der Idee über die Umsetzung bis zum Betrieb – angelegt, können aber auch einzeln angewandt werden. Anhand der Pfeilleisten, welche auf der rechten Seite dargestellt sind, können Sie immer erkennen, wo im Planungsprozess Sie sich gerade befinden.

Über die sich an Seitenrändern befindlichen „Sterne“ finden Sie Querverweiskapitel, die Sie ebenfalls interessieren könnten.

## **Ebene 3 – Planungshilfen**

Die Planungshilfen bestehen aus Checklisten, Hinweisen, Verweisen zum Weiterlesen und dem Glossar.

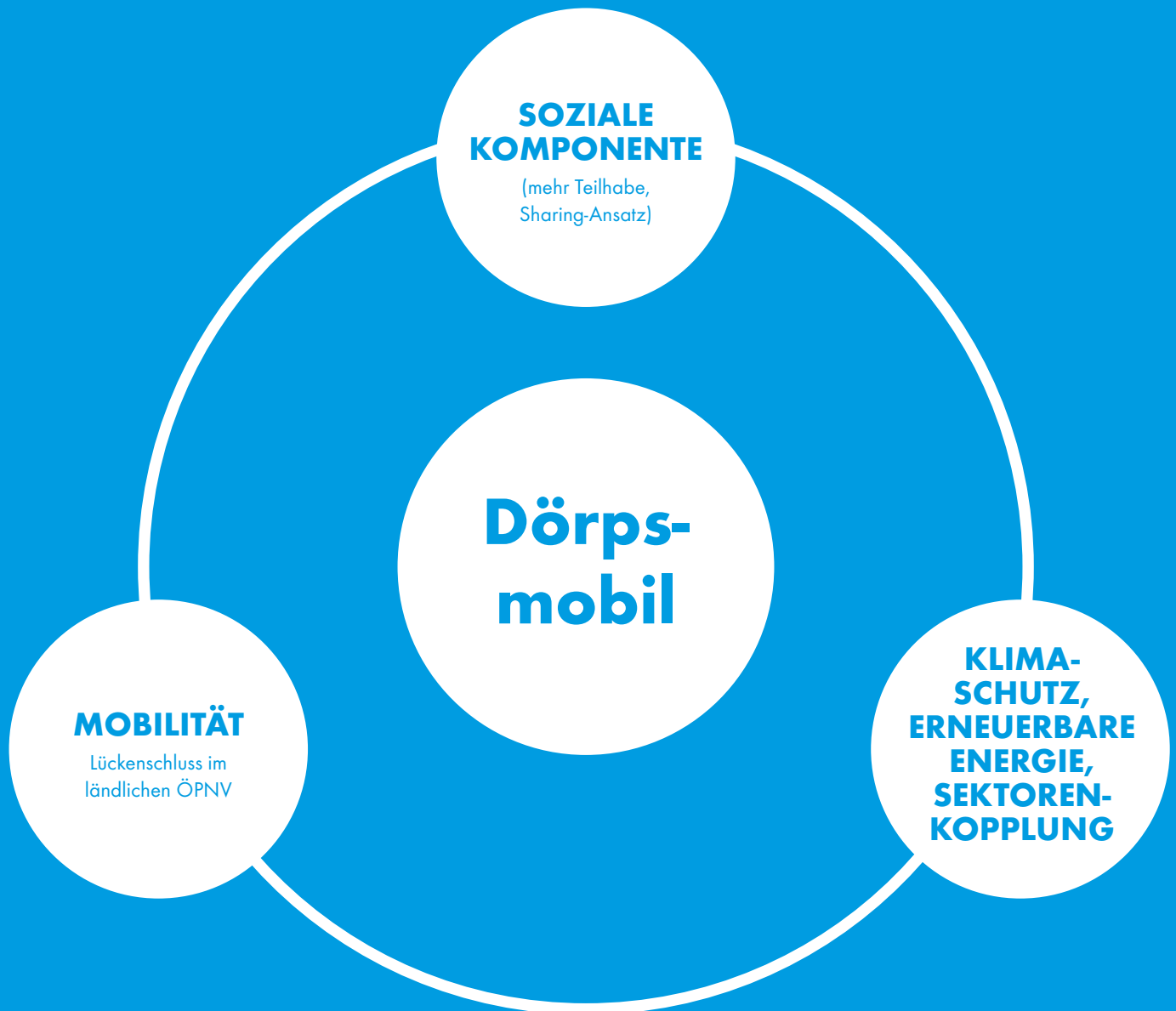
Die **Checklisten** sollen Sie dabei unterstützen, Informationen strukturiert zusammenzutragen oder Entscheidungen zu treffen. Diese sind mit einem Listen-Symbol versehen. Sie befinden sich im Text oder Anhang.

**Hinweisfenster** sind mit einem Ausrufezeichen versehen. Diese Hinweise sollten Sie unbedingt beachten.

**Verweisfenster** sind mit einem Verknüpfungszeichen gekennzeichnet. Über die angegebenen Internetseiten gelangen Sie zu vertiefenden Informationen.

Über das **Glossar** (Kapitel 10) und die darin aufgeführten Schlagwörter finden Sie den Direkteinstieg in einzelne Punkte des Leitfadens.

# Eigenschaften eines Dörpsmobils



# 3 DÖRPSMOBIL? – WAS IST DAS NUN?

Wie die Porträts in diesem Abschnitt (S.12-13) zeigen, gibt es in Schleswig-Holstein mittlerweile viele Bottom-Up-Initiativen, die sich als „Dörpsmobil“ bezeichnen. Im Kern haben Sie alle gemein, dass Sie einen Lückenschluss im ländlichen Mobilitätsgefüge herstellen und das Fahrzeug von mehreren Personen genutzt wird (Sharing). Sie ergänzen also den bestehenden Öffentlichen Verkehr oder alternative Angebote wie z.B. Bürgerbus oder Sammeltaxi.

Ob Behördenmobil, Carsharing-Fahrzeug, Fahrdienst oder alles zusammen, Möglichkeiten der Umsetzung gibt es viele:

Das „Ur“-Dörpsmobil in Klixbüll wird durch einen Verein betrieben, dem auch die Gemeinde angehört. Ein Elektroauto wurde geleast und wird sowohl von der Gemeinde als auch von ihren BürgerInnen gegen Gebühr genutzt. Ein ehrenamtlicher Fahrdienst ermöglicht es Menschen, die nicht selbst Auto fahren können oder wollen von A nach B zu kommen.

Doch auch privat organisierte oder durch die Gemeinde betriebene Dörpsmobile werden teilweise schon umgesetzt.

Wie das konkret gemacht wird, hängt von den Rahmenbedingungen in der jeweiligen Gemeinde, der Nachfrage, aber auch dem Engagement von BürgerInnen ab.

Festhalten lässt sich jedoch: Das Dörpsmobil kann in Trägerschaft eines Vereins, der Gemeinde, einer Privatperson oder eines Gewerbetreibenden (Unternehmen) betrieben werden.

Im Kern lassen sich bei allen Initiativen die links dargestellten Eigenschaften finden.

Die Effekte, die der Betrieb eines Dörpsmobils hat, gehen weiter als man denkt. Neben der Mobilitätssicherung wirkt sich

der Betrieb insbesondere auch positiv auf die Umwelt und die Dorfgemeinschaft aus (siehe unten).

## Effekte eines Dörpsmobils

### Vorzügliche Umweltbilanz:

- regional erzeugter Ökostrom
- keine Schadstoffe (CO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub>)
- kaum Verkehrslärm

### Kostenreduktion

- bessere Fahrzeugauslastung
- Verzicht auf Zweitwagen

### Lebendigere Ortsgemeinschaft

- aktivere Gemeinschaft im Ort
- mehr Teilhabe für Personen mit Mobilitätseinschränkung
- Möglichkeit des aktiven Sich-Einbringens oder einer sinnstiftenden Freizeitbeschäftigung

### Mobilitätssicherung

- ergänzendes Angebot zum ÖPNV oder Sammeltaxi
- Verringerung der Abhängigkeit vom Auto
- bessere Erreichbarkeit von Geschäften, Ärzten, Behörden, Schulen, Vereinen
- bessere Anbindung an Haltestellen von Bus und Bahn
- mehr Mobilität für mobilitätseingeschränkte Personen



Dieser Leitfaden ist auch für Carsharing-Projekte geeignet, die kein Elektrofahrzeug zur Verfügung haben und trotzdem mehr Mobilität z.B. durch das Teilen bestehender Verbrennerfahrzeuge ermöglichen wollen!



Dörpsmobil-Beispiele

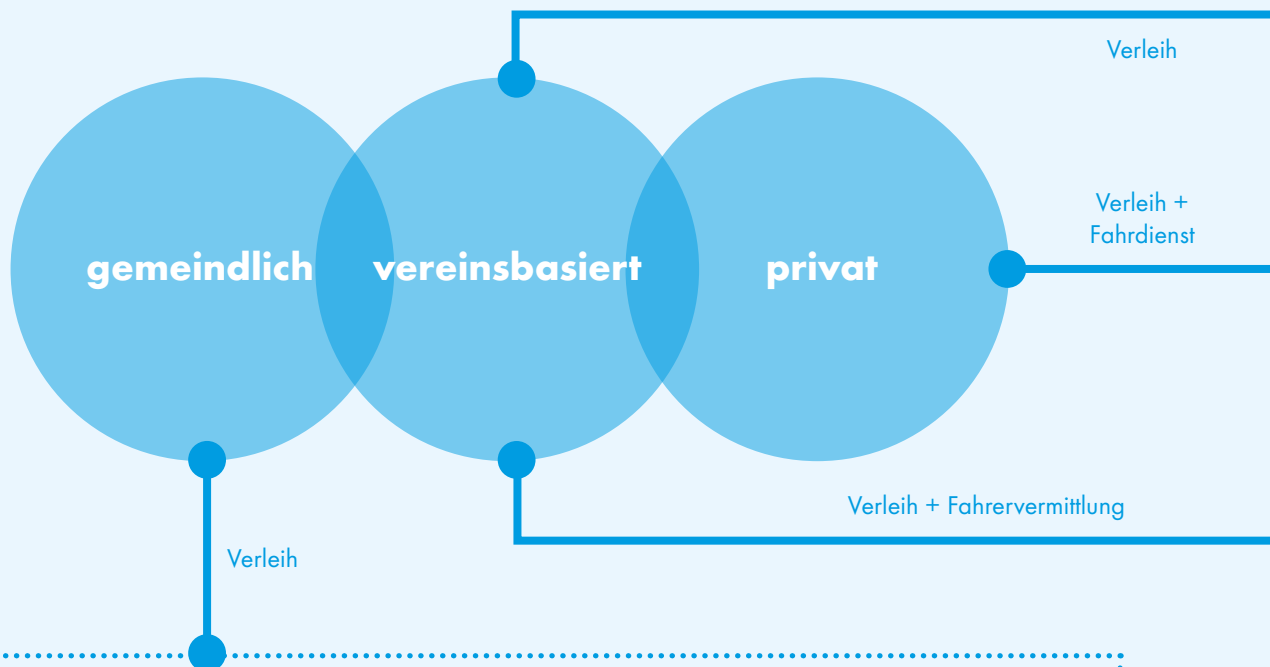
**S. 12-13**

## 3.1 Beispielmodelle für den Betrieb von Dörpsmobilen

Bevor Sie die ersten grundlegenden Entscheidungen treffen und direkt in die Zielauswahl und Bedarfsermittlung einsteigen, sollten Sie sich einen Überblick verschaffen. Nachfolgend sehen Sie, welche Dörpsmobil-Lösungen im ländlichen Raum, überwiegend Schleswig-Holsteins, schon existieren.

Bei der Zusammenstellung wurde darauf geachtet, dass hier unterschiedliche Betreibermodelle vertreten sind. Das bedeutet, dass das Dörpsmobil zum Beispiel von einem Verein, der Gemeinde, aber auch einem lokal ansässigen Unternehmen oder einer Privatperson

### Organisationsform/ Betreibermodell



#### Privat und öffentlich: ein gutes Team in Sehestedt

Das Sehestedter Dörpsmobil ist ein Sponsoring des Windpark Sehestedt an die Gemeinde zur Eröffnung des neuen Markttreffs im Dezember 2016. Der ortsansässige Windenergieproduzent stellt nicht nur das Fahrzeug zur Verfügung, sondern auch den Strom aus erneuerbaren Energien für die Ladesäule am Markttreff, die bei dem Neubau direkt integriert wurde. Im Jahr 2012/13 wurde von der AG Mobilität im Rahmen der „Zukunftsstrategie Daseinsvorsorge“ bereits eine Abfrage zur Zufriedenheit mit dem ÖPNV im Amtsbereich Hüttener Berge vorgenommen, um u.a. Bedarfe für ein Sharing-Angebot einschätzen zu können. Das E-Auto steht nun jeder/m SehestedterIn zur Verfügung, die/der eine Fahrerlaubnis besitzt. Für fünf Euro kann das Fahrzeug für fünf Stunden gemietet werden. Einweisung, Reservierungen und

Abrechnung übernimmt der Betreiber des Markttreffs. So entsteht u.a. eine Synergie mit der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und soziale Teilhabe wird unterstützt. Nach einer Übergangszeit von sechs Monaten ist das Fahrzeug von dem Energieanbieter in den Besitz der Gemeinde übergegangen, die über die AG Mobilität das Projekt koordiniert. Da es sich nunmehr um ein gemeindliches Fahrzeug handelt, ist das Dörpsmobil „Wirbelwind“ beim kommunalen Schadensausgleich Schleswig-Holstein versichert.

#### Kontakt

Andreas Betz (Amtsdirektor – Amt Hüttener Berge)  
E-Mail: [info@amt-huettener-berge.de](mailto:info@amt-huettener-berge.de)

organisiert werden kann. Das Angebot richtet sich zum einen nach dem Bedarf, den der/ die InitiatorIn ermittelt hat und der Entscheidung, welchen Bedarf er/ sie mit dem Dörpsmobil abdecken möchte bzw. kann.

Anhand der Beispiele werden Sie sehen, dass es unterschiedliche Möglichkeiten gibt, diese Angebote mit einem elektrisch betriebenen und möglichst aus Ökostrom gespeisten Fahrzeug umzusetzen.

#### Professionelle Unterstützung – E-Carsharing Busdorf

Flensburger Studenten des Bereichs „Energie und Umweltmanagement“ erarbeiteten zusammen mit dem lokalen Beratungsunternehmen „Recase“ in der Gemeinde Busdorf ein Konzept für die Gründung eines E-Carsharing-Vereins. Anfang 2016 nahm das E-Carsharing seinen Betrieb auf. Das E-Fahrzeug steht den Busdorfer EinwohnerInnen am Standort der Amtsverwaltung zur Verfügung. Für weitere Strecken hat das Fahrzeug einen „Extender“ an Bord, mit diesem Verbrennungsmotor als Generator können weitere ca. 100 km überbrückt werden. Gebucht wird das Fahrzeug online über das „elkato“ Buchungssystem (teilw. freeware). Es erfolgt keine Berechnung des Zeitbetrags, lediglich eine

Kilometerpauschale und der Mitgliedsbeitrag des Vereins (unterschiedlich je nach Nutzungsintensität). Die Infrastruktur wurde durch die lokalen Stadtwerke gesponsert. Laufende Kosten werden durch Beiträge und Nutzungsgebühren der Vereinsmitglieder abgedeckt. Die Trägerschaft ist über einen eigens gegründeten Verein geregelt.

#### Kontakt

Peter Seemann  
E-Mail: peter\_seemann@freenet.de

#### Erfolgsgeschichte Dörpsmobil Klixbüll

Die Grundidee des „Dörpsmobils“ im nordfriesischen Klixbüll ist, mit einem alternativen Mobilitätsangebot die Versorgungslücken im öffentlichen Nahverkehr zu schließen und gleichzeitig die Nutzung des eigenen Autos zu reduzieren. Das E-Fahrzeug wird mit lokal produziertem Strom aus erneuerbaren Energien geladen, der den DorfbewohnerInnen zurzeit noch kostenlos zur Verfügung gestellt wird. Die Klimafreundlichkeit und somit ökologische Nachhaltigkeit ist dem anstoßgebenden Bürgermeister Werner Schweizer ein besonderes Anliegen. Das Fahrzeug ist ein Leasingwagen, das seinen Standort auf dem Grundstück des Bürgermeisters – zentral für alle HauptnutzerInnen – hat. Die Buchung erfolgt über ein Onlineportal, über das man den Wagen stündlich reservieren und auch Mitfahrgelegenheiten in Anspruch nehmen bzw. anbieten kann. Träger des

Projektes ist der Verein „Dörpscampus Klixbüll e.V.“ über den die Mitglieder zugleich versichert sind. Die Vereinsmitglieder zahlen einen monatlichen Grundbeitrag von 5 Euro sowie eine stündliche Gebühr von 3,50 Euro für die Fahrzeugmiete bei Bedarf. Urlaubs- und Ganztagsstarife sind auch möglich sowie die kurzzeitige Aufnahme von Touristen in den Verein. Die Infrastruktur (z.B. Ladesäule) wurde über das LEADER-Programm gefördert, alle laufenden Kosten werden durch die Nutzung von Vereinsmitgliedern gedeckt.

#### Kontakt:

Werner Schweizer (Bürgermeister v. Klixbüll):  
E-Mail: werner.o.schweizer@t-online.de

#### Privater Start - Dörpsmobil Stecknitz Region

Das Dörpsmobil Stecknitz Region ist als ein Privatmodell gestartet mit dem Ziel, für das Projekt zu begeistern, MitstreiterInnen zu finden und regionale Kooperationen anzustoßen. Lutz Rose aus der Gemeinde Klempau stellt für diesen Zweck sein privat angeschafftes Pedelec und sein E-Auto sowie die halböffentliche Ladesäule den BürgerInnen der Gemeinde zur Verfügung. Über ein Online Buchungportal (open source) können die Fahrzeuge gemietet werden und Fahrgemeinschaften organisiert werden. Es stehen insgesamt drei Buchungsoptionen zur

Verfügung: 1) das E-Auto 2) das E-Rad 3) die Mitfahrgelegenheit. Das Auto kann des Weiteren über verschiedene Sharing-Plattformen im Internet gebucht werden (so muss der/ die InitiatorIn keine zusätzlichen Versicherungen abschließen).

#### Kontakt

Lutz Rose  
E-Mail: lutz.rose@techfair.de







## 4 BEDARF ERMITTELN

- » Beispiele für den Betrieb von Dörpsmobilen
- » Auswahl der Gesamtstrategie
- » Ableitung des Bedarfs

## 4.1 Ziel Ihres Dörpsmobils

Um den Bedarf für ein Dörpsmobil erfassen zu können, sollten Sie sich zunächst darüber klar werden, worin Ihr Hauptanliegen besteht.

Hier geht es vor allem darum zu ergründen, ob Sie ...

- 1) ... vorrangig ungedeckte Bedarfe, also Mobilitätsengpässe beseitigen,
- 2) ... Personen zum Umstieg auf ein „geteiltes“ Fahrzeug bewegen,
- 3) ... und/oder existierende Fahrzeuge z.B. in der Gemeinde, besser auslasten wollen.

Dies ist auch von den Rahmenbedingungen in Ihrer Gemeinde abhängig, die teilweise erheblich voneinander abweichen können. So kann allein die Nähe einer Gemeinde zu einer größeren Stadt zu komplett anderen Verkehrsverflechtungen führen, als bei einer Gemeinde, in der das nicht der Fall ist.

Wenn Sie für sich die unten stehenden Fragen zu dem Ziel Ihres Dörpsmobils beantwortet haben, können Sie mit der Checkliste im Anhang systematisch Ihren vorhandenen Mobilitätsbedarf erfassen.

### Was ist das Ziel Ihres Dörpsmobils?

# 1

#### **Menschen (wieder) mobil machen**

Sie wollen bisher in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen wieder mobiler machen und dazu deren Fahrtzwecke und Muster genauer ergründen.

# 2

#### **Auf E-Mobilität umsteigen**

Sie wollen vor allem Personen mit Zweitwagen zum Verzicht auf Individualverkehr überzeugen und E-Mobilität durch ein Sharing-Angebot als Alternative anbieten.

# 3

#### **Fahrzeuge besser auslasten/ Kosten sparen**

Sie wollen bereits angeschaffte Fahrzeuge besser auslasten und dies durch ein Sharing-Angebot verwirklichen.

## 4.2 Ableitung des Bedarfs

In diesem Schritt geht es darum, bestehende Mobilitätsbedarfe zu erfassen. Dazu müssen Sie und Ihre MitstreiterInnen auf die Menschen in Ihrer Gemeinde zugehen und diese direkt befragen.

Es ist sinnvoll zuerst Personenkreise zu befragen, die besonders häufig in Ihrer Mobilität eingeschränkt oder auf zusätzliche regelmäßige Mobilitätsangebote angewiesen sind, da hier der größte Bedarf besteht. Das können z.B. SchülerInnen, PendlerInnen, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung, Familien und Alleinerziehende ohne Fahrzeug oder Vereine sein.

Ist ein erster Kontakt zu diesen Personenkreisen hergestellt, können Sie (z.B. mit Hilfe der bereitgestellten Checklisten) systematisch die Bedarfe für verschiedene Wegezwecke (beruflich-/ geschäftlich-/ ausbildungsbedingt; freizeit-/ tourismusbedingt etc.) abfragen.

Festgestellt werden muss:

- an welchen Tagen und in welchen Zeitfenstern ein Fahrzeug benötigt wird,
- für welche Fahrten ein/e FahrerIn benötigt wird,
- wie viele Menschen mitfahren,
- bei welchen Fahrten Dinge transportiert werden müssten.

### Checkliste zur Bedarfserfassung

Die Aufgabe der Checkliste ist es, Sie dabei zu unterstützen, die Mobilitätsbedarfe gegenwärtig mobilitätseingeschränkter Gruppen und Verlagerungspotenziale auf das Dörpsmobil zu erfassen.

Bei einer elektronischen Erfassung z.B. mit dem Tablet oder PC, haben Sie die Möglichkeit, sich die Gesamtnachfrage in Stunden/Woche errechnen zu lassen.

Checkliste Bedarfserfassung								Summe der Stunden pro Zeiteinheit.	Bitte tragen Sie ein wie viele Personen mit dem Fahrzeug reisen.	Bitte tragen Sie hier ein wie häufig ein/e FahrerIn benötigt wird.	Bitte tragen Sie hier ein wie häufig die Fahrten zum Transport von Waren/Gütern/Bedürfnis/ Werkzeug	
Zeitraum	Umfang in Stunden	Anzahl der Nutzung an ausgewählten Wochentagen							Umfang pro Zeiteinheit über eine Woche	Anzahl Personen (inkl. FahrerIn)	FahrerIn benötigt	Transport von Waren/ Gütern/Bedürfnis/ Werkzeug
		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So				
6.00 - 8.00												
8.00 - 10.00												
10.00 - 12.00												
12.00 - 14.00												
14.00 - 16.00												
16.00 - 18.00												
18.00 - 20.00												
8.00 - 10.00												
10.00 - 12.00												
12.00 - 14.00												
14.00 - 16.00												
16.00 - 18.00												
18.00 - 20.00												
8.00 - 10.00												
10.00 - 12.00												
12.00 - 14.00												
14.00 - 16.00												
16.00 - 18.00												
18.00 - 20.00												
8.00 - 10.00												
10.00 - 12.00												
12.00 - 14.00												
14.00 - 16.00												
16.00 - 18.00												
18.00 - 20.00												

Beispiel Checkliste

Download der Checkliste unter [www.doerpsmobil-sh.de](http://www.doerpsmobil-sh.de)



- Gehen Sie bei der Erfragung von Bedarfen und Mobilitätseingängen strukturiert vor!
- Sie sollten am Ende in etwa wissen, für wie viele Stunden pro Woche für welche Zeiträume regelmäßig ein Fahrzeug und für welche Fahrten ein/e FahrerIn benötigt wird.



Aufbau und Funktion Checklisten Anhang

## 4.2.1 Bei der Bedarfsermittlung

Mögliche Bedarfe zu erfragen und systematisch aufzubereiten, ist mitunter gar nicht einfach. Die bereits erwähnten Checklisten helfen Ihnen dabei.

Über die Checklisten erfassen Sie:

- in welchen Zeitfenstern und an welchen Tagen ein Fahrzeug benötigt wird,
- wie viele Personen bei einer Fahrt mitfahren, ob ein/e FahrerIn benötigt wird,
- ob der Transport von Einkäufen, Werkzeug o.ä. vorgesehen ist.

Gemäß dem Leitspruch „Viele Wege führen nach Rom“ hängt die genaue Vorgehensweise von dem Weg der Bedarfsermittlung ab. Wie in der Abbildung auf Seite 19 zu sehen, können Sie zwischen zwei Verfahren wählen (persönlich oder postalisch). Die persönliche Ansprache und die Erfassung mit mobilem Endgerät oder Computer stellt hierbei die verlässlichste Methode dar. Auch müssen Sie so die Listen nicht alle nachträglich in einer Datenbank zusammen führen.

## 4.2.2 Weitere Hinweise

Teilen setzt voraus, dass es Teilende, also MitstreiterInnen gibt, die wie Sie Interesse daran haben, dass das Dörpsmobil realisiert wird.

Da die Art des Bedarfes über das spätere Angebot entscheidet, ist es wichtig, hier alle denkbaren Personen (-gruppen) anzusprechen, bei denen Bedarf bestehen könnte.

Hierfür gibt es eine Vielzahl an partizipativen Methoden, von der „Aktivierenden Befragung“, über „Küchentischgespräche“ bis zu größer angelegten Versammlungen, die Sie anwenden können.

Weitere Informationen hierzu finden Sie auf der nebenstehenden Internetseite.



- Wählen Sie passende Kommunikationswege und -mittel. Jüngere Menschen erreichen Sie eher über soziale Netzwerke (Facebook und Co.), ältere Menschen eher über Aushänge, Zeitungsannoncen oder direkte Ansprache.
- Orientieren Sie sich auch an den in Ihrer Gemeinde gängigen Formaten oder suchen Sie beliebte Veranstaltungen oder Zusammenkünfte auf.
- Jede Methode verfolgt ein unterschiedliches Ziel und erfordert unter Umständen professionelle Begleitung.

## Möglichkeiten der Bedarfserfassung



UnterstützerInnen  
und MitstreiterInnen  
finden

**S. 31**



Stiftung Mitarbeit (n.d.): buergergesellschaft.de – Meinungen einholen, Bürgerinnen und Bürger aktivieren. Online: <https://www.buergergesellschaft.de/mitentscheiden/methoden-verfahren/meinungen-einholen-buergerinnen-und-buerger-aktivieren/>



240V~

A 451 817 52 20

110V~

**Achtung**  
Hochspannung

Reifengröße Tire size front	bar	psi	Reifengröße hinten Tire size rear
155/60R15	2.0	29	175/55R15
+ 0.2 3			
Warme Reifen Warm tires up			

A 451 817 51 20



## 5 BETREIBERMODELL WÄHLEN

- » Beschreibung unterschiedlicher Betreibermodelle
- » Zusammenführung von Bedarf und Betreibermodell

## 5.1 Beschreibung unterschiedlicher Betreibermodelle

Generell kann festgestellt werden, dass sich die identifizierten Bedarfe über verschiedene Betreibermodelle abdecken lassen. Da im ländlichen Raum kleinere Lösungen angemessener sind, sollte immer stationsbasiert geplant werden. Das heißt, dass das Dörpsmobil nach der Benutzung wieder an seine Ladesäule angeschlossen wird.

Die Grafik auf Seite 23 zeigt, dass drei verschiedene Betreibermodelle denkbar sind.

Die jeweiligen Betreibermodelle beschreiben die Kombination aus Angebot des Fahrzeugs und ProjektträgerIn.

Sie richten sich folglich nach dem gewählten Ziel des einzurichtenden Dörpsmobils, also ob dieses eher auf Gewinne, Gemeinnützigkeit und/ oder Umweltschutz ausgerichtet ist. Je nach Ziel kann zwischen einem gewerblichen, vereinsbasierten/ öffentlichen Betrieb oder einer Zwischenform unterschieden werden. Hier sind somit auch unterschiedliche TrägerInnen denkbar. Konkrete Angebote des Mobils können:

- den Betrieb eines Fahrdienstes,
- die gemeinsame Nutzung (oder das Vermieten) eines Fahrzeuges umfassen.

Dies ist von dem gesetzten/ gegebenen Rahmen in Ihrem Ort abhängig und wird später genauer beschrieben. Wenn Ihnen Ihr übergeordnetes Ziel klar ist, können Sie mit den Informationen auf der nächsten Seite eine Vorauswahl des Betreibermodells treffen bzw. in Frage kommende Modelle in die engere Wahl fassen. Zudem sollten bei der Auswahl des Betreibermodells untenstehende, grundsätzliche Aspekte mit bedacht werden.



- Die Organisation eines Dörpsmobils erfordert kontinuierliches Engagement mehrerer Personen. Dies kann ehrenamtlich, durch die Gemeinde, die teilende Privatperson oder auch gegen ein Entgelt erbracht werden.
- Bei einem Modell, das bestimmte Kosten und Engagement an einen kommerziellen Anbieter auslagert, wird, da es sich um eine Dienstleistung handelt, ein zusätzlicher Betrag fällig.
- Das Dörpsmobil soll nicht den öffentlichen Verkehr (ÖV) ersetzen! Die Beförderung gegen Entgelt nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist Sache des ÖV-Anbieters. Grundgedanke des Dörpsmobils ist das Teilen eines Fahrzeuges, egal ob ein/e FahrerIn ehrenamtlich fährt oder selbst gefahren wird.
- Unterschiedliche Betreibermodelle führen auch zu einem unterschiedlich stark ausgeprägtem Grad an möglicher Mitbestimmung des Angebotes.
- Nicht jedes Modell ist im ländlichen Raum realisierbar.
- Unterschiedliche Betreibermodelle sind auch steuerlich unterschiedlich zu bewerten.
- Eine Vermietung von Fahrzeugen ist nur dann zulässig, wenn diese als Selbstfahrervermietfahrzeuge zugelassen und versichert sind. Ein Mietvorgang kann vorliegen, wenn der/ die VerleiherIn von dem/ der EntleiherIn mehr als den Ersatz der reinen Betriebskosten (z.B. Aufwendung für Leasing, Versicherung, Instandhaltung, Steuern und Strom) erhebt [18][19].



## Mögliche Betreibermodelle im Überblick

Betreibermodell/ Träger	Angebot/ Umsetzung
Gemeindlich/ Vereinsbasiert TrägerIn: Gemeinde, Verein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nutzung von Gemeindefahrzeugen fürs Sharing/ Fahrdienst</li> <li>Vereinsbasierter Betrieb eines Carsharing-Systems und oder Fahrdienstes</li> </ul>
Informell/ Privat TrägerIn: Privatperson, Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informelles Teilen/Mitfahren in der Nachbarschaft</li> <li>Anbieten eines Fahrzeuges über gewerbliche Plattformen</li> </ul>
Gewerblich TrägerIn: Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gewerblicher Betrieb eines Carsharing-Systems</li> <li>Anbieten eines Fahrzeuges über gewerbliche Plattformen</li> </ul>

## Detallierte Darstellung einzelner Betreibermodelle

Beschreibung, wichtige Aspekte	
Gemeindlich/ Vereinsbasiert – Gemeinnützige Motive wie Mobilitätssicherung und eine umweltverträglichere Abwicklung des Verkehrs stehen im Vordergrund	
Gemeindlicher Betrieb TrägerIn: Gemeinde	<p>Manche Gemeinden verfügen über verschiedene Fahrzeuge, die außerhalb der Einsatzzeiten ungenutzt herumstehen. Einige würden gern auch ihre Fahrzeugflotte modernisieren, können aber die Kosten nicht tragen. Der gemeindliche Betrieb eines Dörpsmobils könnte hier folgende Anwendungsfälle abdecken, das Fahrzeug besser ausnutzen und ein Teil der Kosten durch das Carsharing refinanzieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzung des Fahrzeuges durch Angestellte der Gemeinde vor und/oder nach der Dienstzeit</li> <li>• Nutzung des Fahrzeuges für einen Fahrdienst für mobilitätseingeschränkte Personen (Ehrenamtliche oder bei der Gemeinde angestellte FahrerInnen)</li> <li>• Teilen des Fahrzeuges mit BürgerInnen/ Vereinen etc. gegen ein Nutzungsentgelt (Carsharing).</li> </ul>
Vereinsbasierter Betrieb TrägerIn: Verein	<p>Ein zu gründender oder bestehender Verein kann sich ein Elektroauto anschaffen und es den Mitgliedern gegen Gebühr zur Verfügung stellen. Eine Nutzung durch Gewerbetreibende oder die Gemeinde könnte zudem für eine gewisse Grundauslastung sorgen. Die Organisation des Carsharings erfolgt innerhalb der Vereinsstrukturen. Anwendungsfälle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Carsharings: Nutzung des Fahrzeuges durch alle Vereinsmitglieder (BürgerInnen, Vereine, Gemeinde, Unternehmen)</li> <li>• Nutzung des Fahrzeuges für einen Fahrdienst für mobilitätseingeschränkte Personen (Ehrenamtliche oder bei der Gemeinde angestellte FahrerInnen)</li> </ul>
Informell/ Privat – Kostenreduktion zur besseren Auslastung eigener Fahrzeuge, Finanzierung des eigenen Elektroautos aber auch gemeinnützige Aspekte stehen im Vordergrund	
Informeller/privater bzw. teilgewerblicher Betrieb TrägerIn: Privatperson, Unternehmen	<p>Hier gibt es die größte Spannweite an möglichen Konstellationen. Entscheidend sind Motive der „teilenden“ Person und Grad der Professionalität, mit der das Dörpsmobil betrieben werden soll.</p> <p>Auf informeller Basis sind zum Beispiel folgende Anwendungsfälle denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Freiwilliger Fahrdienst für mobilitätseingeschränkte Menschen,</li> <li>• Ausleihen des eigenen Wagens z.B. an NachbarInnen gegen eine Nutzungsgebühr oder Tankfüllung.</li> </ul> <p>Für diese Fälle sind vor allem versicherungstechnische Aspekte zu beachten.</p> <p>Bei professionellem Anbieten des eigenen Wagens über eine kommerzielle Plattform organisiert diese Buchung, Versicherung und Abrechnung gegen einen Betrag (z.B. 15% auf die Verleihgebühr). Der/ die Verleihende muss sich nur noch um die Übergabe und Abnahme kümmern. Anbieter dieser Dienstleistung sind zum Beispiel: Drivy.de oder Snappcar.de.</p> <p>Dieses Modell kann der Refinanzierung des eigenen Wagens dienen. Doch Achtung, Mieteinnahmen müssen in der Steuererklärung angegeben werden. Schnell wird aus der Refinanzierung ein Gewinn, welcher zu versteuern ist!</p> <p>Bei einem gewerblichen Betrieb oder im Nebengeschäft eines Unternehmens, ist dies ebenfalls steuerlich im Rahmen der unternehmerischen Tätigkeit zu berücksichtigen. Halten Sie hier Rücksprache mit einem/r SteuerberaterIn [3].</p> <p>Auf gewerblicher Basis sind folgender Anwendungsfälle denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Freiwilliger/ kommerzieller Fahrdienst für mobilitätseingeschränkte Menschen,</li> <li>• Nutzung des Fahrzeuges durch Angestellte der Gemeinde und Dritte</li> </ul>
Gewerblich	
Gewerblicher Car-sharing Anbieter TrägerIn: Unternehmen	<p>Neben den großen Carsharing-Anbieter, wie Flinkster, Car2Go oder DriveNow gibt es auch viele kleinere Unternehmen, die den Verleih von Fahrzeugen, teilweise auch als zusätzliches Geschäftsfeld, betreiben. Hier existieren auch viele Konstellationen, in denen Gemeinden eine gewisse Anzahl von Carsharing-Fahrzeugen bei einem Anbieter bestellen und für eine gewisse Grundauslastung (Vergütung) durch die Gemeindeangestellten garantieren. In der übrigen Zeit kann das Fahrzeug dann von Dritten im Ort gegen Gebühr genutzt werden.</p> <p>Anwendungsfälle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzung des Fahrzeuges durch Angestellte der Gemeinde und Dritte</li> <li>• Fahrdienst für mobilitätseingeschränkte Personen</li> </ul>

Pro	Kontra
Gemeindlich/ Vereinsbasiert – Gemeinnützige Motive wie Mobilitätssicherung und eine umweltverträglichere Abwicklung des Verkehrs stehen im Vordergrund	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sehr niedrigschwellig zu organisieren (wenn informell),</li> <li>• Keine Mindestauslastung beim Sharing, da Basisauslastung durch Gemeinde gegeben,</li> <li>• Gemeinde oder Anbieter können individuell über Nutzungsgebühren entscheiden,</li> <li>• Geringe Kosten (Teilen der Kosten), würde auch ermöglichen, die Flotte der Gemeinde zu elektrifizieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeug nur in bestimmten Zeitfenstern verfügbar,</li> <li>• Über die Nutzung kann nicht gemeinschaftlich entschieden werden,</li> <li>• Nutzungsgrenze wegen dann gewerblicher Vermietung,</li> <li>• Fahrzeug vorgegeben, kann nicht auf Bedarf ausgerichtet werden,</li> <li>• Nur bedingter Einfluss auf Antriebsart des Wagens,</li> <li>• Keine freie Standortwahl des Fahrzeugs,</li> <li>• Buchungssystem muss selbst organisiert und betrieben werden,</li> <li>• Benötigte ehrenamtliche FahrerInnen müssen selbst organisiert werden</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzungsfenster können gemeinschaftlich beschlossen werden,</li> <li>• Keine Nutzungsgrenze aufgrund steuerlicher Einschränkungen,</li> <li>• Nutzungsgebühren können gemeinschaftlich beschlossen werden,</li> <li>• Fahrzeug und Standort können am Bedarf ausgerichtet werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeug nur in bestimmten Zeitfenstern verfügbar</li> <li>• Nutzungsgrenze aufgrund gewerblicher Vermietung,</li> <li>• Nur bedingter Einfluss auf Antriebsart des Wagens,</li> <li>• Benötigte ehrenamtliche FahrerInnen müssen selbst organisiert werden</li> </ul>
Informell/ Privat – Kostenreduktion zur besseren Auslastung eigener Fahrzeuge, Finanzierung des eigenen Elektroautos aber auch gemeinnützige Aspekte stehen im Vordergrund	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sehr niedrigschwellig zu organisieren (wenn informell),</li> <li>• Keine Mindestauslastung</li> <li>• Anbieter können individuell über Nutzungsgebühren entscheiden,</li> <li>• Professionelles Buchungs- und Abrechnungssystem,</li> <li>• Versicherung wird häufig mit abgeschlossen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeug nur in bestimmten Zeitfenstern verfügbar,</li> <li>• Nutzungsgrenze wegen dann gewerblicher Vermietung,</li> <li>• Fahrzeug vorgegeben, kann nicht auf Basis der erhobenen Bedarfe gewählt werden,</li> <li>• Nur bedingter Einfluss auf Antriebsart des Wagens,</li> <li>• Keine freie Standortwahl des Fahrzeugs,</li> <li>• Betreiber der Verleihplattform verlangt eine Provision für das Einstellen des Wagens und die Übernahme der Buchungs- und Abrechnungsmodalitäten,</li> <li>• Benötigte ehrenamtliche FahrerInnen müssen selbst organisiert werden</li> <li>• Ggf. zusätzliche Versicherungen/Erweiterung der bestehenden Versicherungen notwendig</li> </ul>
Gewerblich	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Professionelles Buchungs- und Abrechnungssystem,</li> <li>• Versicherung wird automatisch abgeschlossen,</li> <li>• Wartung ist geregelt,</li> <li>• Teilweise melden sich Personen als ehrenamtliche FahrerInnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ländlicher Raum für viele große Anbieter unattraktiv (nur wenige Fahrzeuge),</li> <li>• Über Nutzung kann nicht gemeinschaftlich entschieden werden,</li> <li>• Nutzungsgrenze wird vom/ von VerleiherIn bestimmt,</li> <li>• Fahrzeug und Standort sind meist vorgegeben,</li> <li>• Nur bedingter Einfluss auf Antriebsart des Wagens,</li> <li>• VerleiherIn erhebt Entgelt zur Refinanzierung eigener Kosten und des Erzielens von Gewinnen</li> </ul>

## 5.2 Zusammenführung von Bedarf und Betreibermodell

Falls Sie noch nicht die bereits beschriebenen Schritte zur Bedarfsermittlung durchlaufen haben, sollten Sie zumindest grobe Vorstellungen vom Umfang und Art des Bedarfes an Angeboten für Ihr Dörpsmobil haben, d.h. Informationen zu:

- Regelmäßigen gewünschten Nutzungszeiten (im Tages- und Wochenverlauf),
- Anzahl der mitfahrenden Personen,
- Nutzungen, für die ein ein/e FahrerIn benötigt wird,
- Nutzungen, bei denen das Dörpsmobil zum Transport genutzt wird.

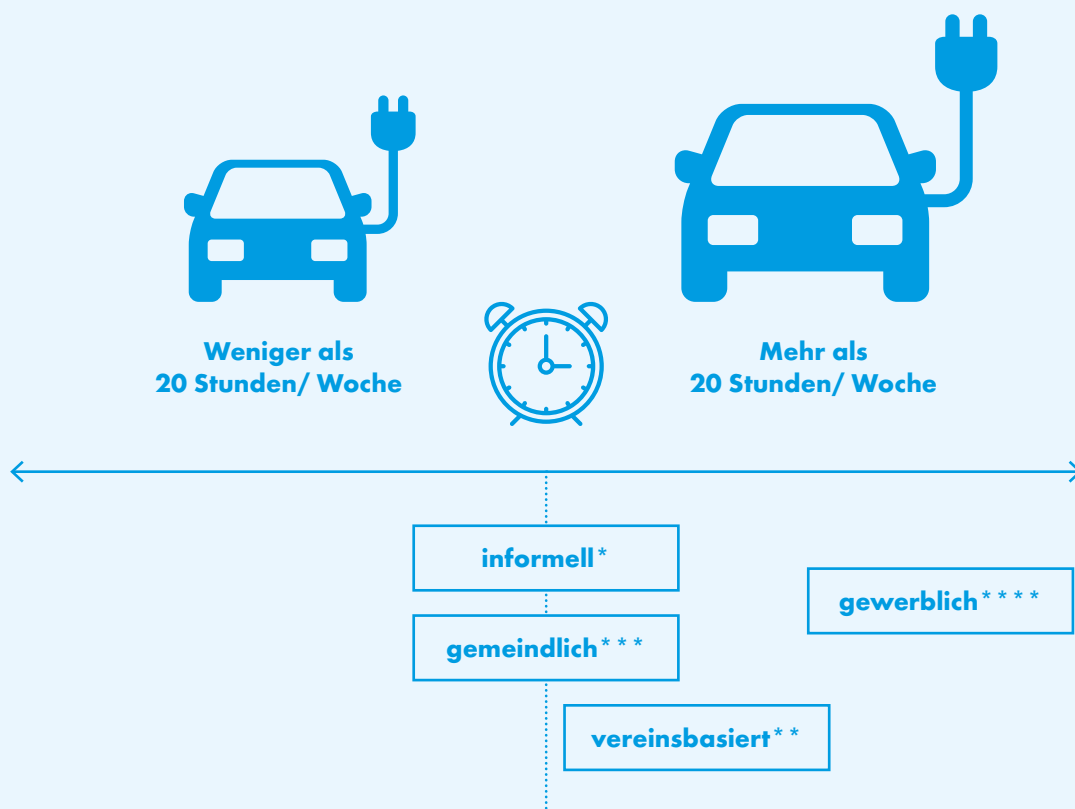
Auf der letzten Seite konnten Sie sich zudem bereits detailliert über die einzelnen Betreibermodelle informieren.

Bei der Festlegung des Betreibermodells stellt gerade die Auslastung das Zünglein an der Waage dar.

Die Vereinslösung und das zusätzliche Anbieten von vorhandenen Wagen (Privatperson, Firma oder Gemeinde) ist am günstigsten in Betrieb und Unterhalt. E-Carsharing als alleiniges Standbein eines unternehmerischen Unterfangens ist im ländlichen Raum kaum und wenn, dann nur in der Nähe von größeren Städten, kostendeckend zu betreiben.

Die Optionen unterscheiden sich grundsätzlich darin, dass bei der Vereinslösung wegen der hier nötigen Refinanzierung eine gewisse Mindestauslastung gegeben sein muss. Dies ist beim privaten und gemeindlichen Verleih nicht der Fall, da der Fokus hier eher auf der Kostenreduktion bzw. besseren Auslastung des bereits bestehenden oder zu elektrifizierenden Fahrzeuges liegt. Hier wird das Modell ab einem bestimmten Nutzungsumfang (aufgrund anfallender zu versteuernder Gewinne) sogar teurer. Wenn also eine komplette Refinanzierung des Dörpsmobils angestrebt wird, sollte eine Auslastung von 20 Stunden pro Woche als zu erreichende Zielgröße angestrebt werden. Ein weiterer Vorteil des Vereinsmodells besteht darin, dass das Angebot, Fahrzeug und Standort frei bestimmt werden können. Natürlich ist das Gelingen von vielen Faktoren abhängig. Doch wichtig ist, dass Sie die Eckdaten des Bedarfs im Hinterkopf haben! Hierbei unterstützt Sie das Exceldatenblatt „Zusammenstellung“ (abrufbar unter [www.doerpsmobil-sh.de](http://www.doerpsmobil-sh.de)), welches Sie vielleicht im Zuge der Bedarfsermittlung ausgefüllt haben. Dort sind die wichtigsten Eckdaten in der Übersichtstabelle und der Zusammenfassung darunter aufgeführt. Nebenstehende Grafik zeigt Ihnen grob auf, ab welchem Bedarf (Stunden/Woche) welches Betreibermodell in Frage kommt.

## Mögliche Betreibermodelle und notwendiger Bedarf im Überblick



\*informell/privat bzw. nebegewerblich – Ist prinzipiell immer möglich, allerdings muss hier darauf geachtet werden, dass Gewinne versteuert werden müssen. Bei den aktuellen Bestandszahlen werden sich eher selten BesitzerInnen mit Elektrofahrzeugen finden, die sie im Rahmen eines Carsharings zur Verfügung stellen. Allerdings kann die bessere Auslastung und Refinanzierung durch die Vermietung einen Anreiz zum Kauf darstellen.

\*\*\*gemeindlich – Durch eine gegebene Grundauslastung ist ein gemeindliches Betreibermodell ebenfalls immer möglich. Somit könnte eine Erweiterung der Fahrzeugnutzung um das Carsharing und einen Fahrdienst die Refinanzierung eines Elektrofahrzeuges möglich machen. Dies kann schon ab einer regelmäßigen Ausleihe von 20 Stunden pro Woche erreicht werden.

\*\*vereinsbasiert – Der Betrieb eines vereinsbasierten Modells mit einem kleineren Fahrzeug kann schon ab einer Auslastung von 20 Stunden pro Woche kostendeckend arbeiten. Größere Fahrzeuge sind teuer und erfordern entweder mehr Vereinsmitglieder, höhere Nutzungsentgelte oder eine bessere Auslastung. Fahrzeuge und Standort können an den Bedarf der Mitglieder ausgerichtet werden.

\*\*\*\*gewerblich – Ein eigenes E-Carsharing-System mit dem Carsharing als alleinigem unternehmerischen Standbein gewinnbringend zu betreiben, ist im ländlichen Raum aufgrund der (noch) geringen Nachfrage fast un- oder nur in Kooperation möglich.

CHAdcMO



1

2

3

CCS



1

2

3

AC~



1

2

3

© COPYRIGHT EFACEC 2014. PPT/140001/14.08

NIKE NI

## 6 RAHMEN SETZEN

- » Bestimmung der Akteure
- » Wahl des/ der Projektverantwortlichen
- » Gewinnen wichtiger Schlüsselakteure
- » Durchspielen von Finanzierungsoptionen

## 6.1 Bestimmung der Akteure

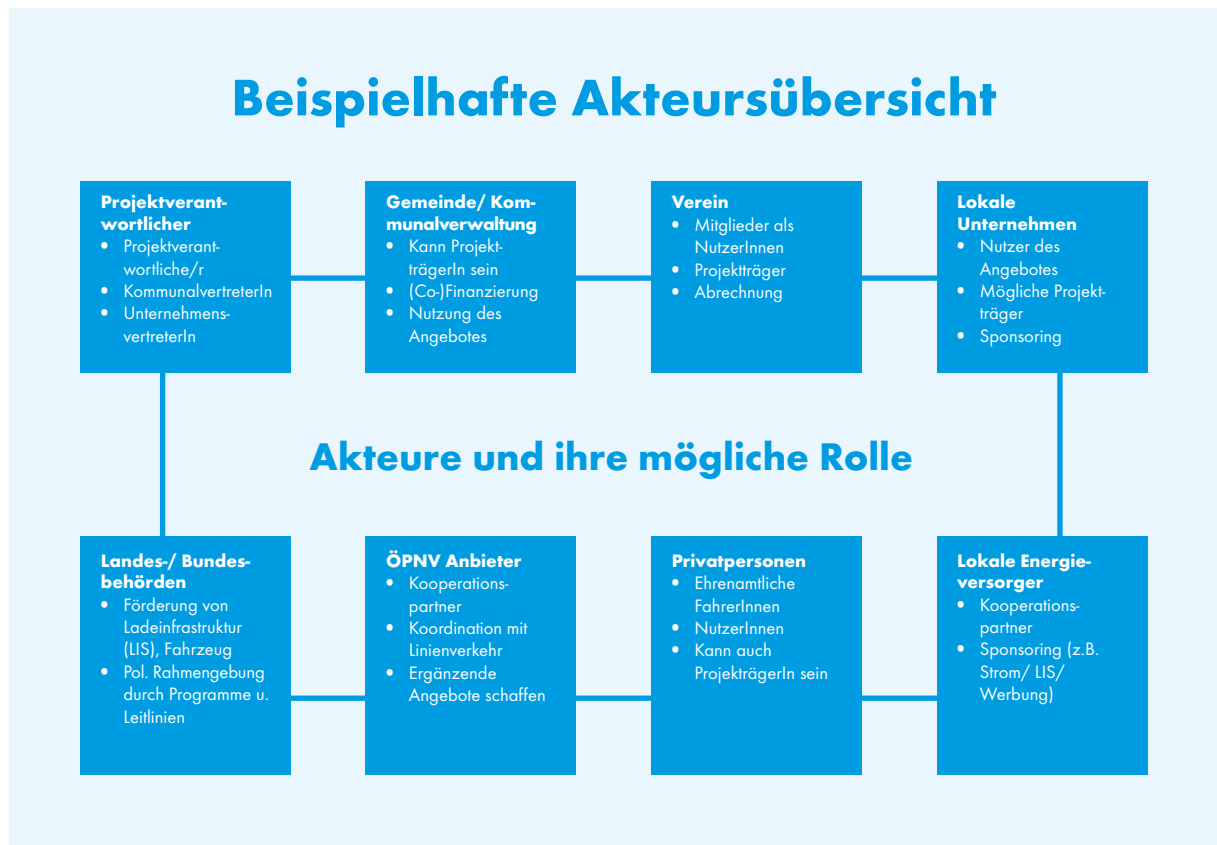
Die Akteursbestimmung ist ein sehr wichtiger Schritt, der Ihnen dabei hilft herauszufinden, welche Akteure direkt oder indirekt durch Ihr Projekt berührt werden und von wem Sie Unterstützung oder Gegenwind erwarten können. Danach sollten Sie herausfinden, welche konkrete Rolle bestimmte Akteure einnehmen können.

### Vorgehensweise:

1. Erstellen Sie zunächst eine Liste möglicher Akteure z.B. ehrenamtliche FahrerInnen, Mitglieder von Freizeitgruppen etc.

2. Ordnen Sie nun diese Einzelakteure bestimmten Akteursgruppen zu z.B. werden aus obigen Einzelakteuren in diesem Fall „Privatpersonen“,
3. Schreiben Sie nun den Akteursgruppen mögliche Rollen innerhalb des Projektes zu, wie Nutzer, Träger (rechtlich), Förderer (finanziell, organisatorisch, genehmigungstechnisch).

Die Abbildung unten zeigt eine mögliche Strukturierung und Beispiele für Akteursgruppen und deren Rollen im Zusammenhang mit der Einrichtung eines E-Carsharings.



- Es empfiehlt sich diesen Arbeitsschritt gemeinsam (in einer Gruppe) zu erledigen.
- Infos zum passenden Format erhalten Sie über die rechts dargestellten Informationen zum Weiterlesen
- Ergänzen Sie weitere Akteure auch während späterer Phasen im Prozess!
- Bei Unklarheiten bzgl. der Rolle eines Akteurs sprechen Sie ihn/sie direkt an und fragen Sie wie unterstützt werden kann.



## 6.2 Wahl des/ der Projektverantwortlichen

Der/die Projektverantwortliche ist Hauptansprechpartner und treibt das Projekt voran. Er/sie kann identisch mit dem Projektträger sein.

Der/die ProjektträgerIn ist rechtlich verantwortlich, d.h. schließt Verträge ab und haftet. Für bestimmte Betreibermodelle kommen auch nur bestimmte ProjektträgerInnen in Betracht. Mögliche ProjektträgerInnen wurden im Rahmen der Beschreibung der Betreibermodelle dargestellt. Die Auswahl des/der Projektverantwortlichen knüpft sich somit eng an das gewählte Betreibermodell.



- Es sollten stets ein bis zwei Personen als Projektverantwortliche benannt werden, damit die Zuständigkeit an eine konkrete Person geknüpft ist.
- Handelt es sich um eine Privatperson oder eine Person innerhalb eines Unternehmens bzw. der Gemeindeverwaltung, die die Wagen vermietet, ist der/ die Projektverantwortliche häufig auch der/ die ProjektträgerIn. Denn hierbei handelt es sich um eine wirtschaftliche Unternehmung.

## 6.3 Gewinnen wichtiger Schlüsselakteure

Akteure, die sich positiv auf das Gelingen des Unterfangens auswirken, können in drei Gruppen unterschieden werden:

### NutzerInnen

Hier empfiehlt es sich insbesondere größere NutzerInnengruppen zu gewinnen, die eine gewisse regelmäßige Grundauslastung des Fahrzeuges gewährleisten, dies können zum Beispiel Sportvereine, die Gemeinde oder Unternehmen/ Selbstständige sein.

### Förderer

Förderer können Sie vor allem finanziell und marketingtechnisch unterstützen. So gibt es zum Beispiel Förderprogramme zur Elektromobilität, die die Anschaffung von Elektroautos oder die Errichtung von Ladesäulen bezuschussen. Vielleicht lohnt es sich ja auch bei den Stadtwerken oder dem regionalen Energieversorger nach Rabatten für den Ladestrom zu fragen. Zudem kann das Elektroauto auch als Werbeträger

für regionale Unternehmen dienen. Dorfanzeiger und die Lokalpresse können Sie bei der Verbreitung der Information zu Ihrem Dörpsmobil unterstützen.

### MitstreiterInnen

Wenn Sie ein gemeinschaftlich organisiertes Betreibermodell planen, ist es besonders wichtig, dass Sie MitstreiterInnen gewinnen. Denken Sie daran, dass Sie u.a. Kapazitäten benötigen für:

- Wartung/ Pflege des Fahrzeugs,
- Organisation des Buchungssystems,
- Abrechnung und Kassenführung.

Versuchen Sie zunächst, diese Personen aus dem Kreise der NutzerInnen zu gewinnen, da diese das größte Interesse an einer Realisierung haben. In manchen Fällen übernimmt sogar die Gemeinde einen Teil dieser Aufgaben.



Hier finden Sie weitere Informationen zur Vorgehensweise: Projektmanagement Manufaktur (n.d.): Projektmanagement-Manufaktur.de – Stakeholderanalyse. Online: <http://projektmanagement-manufaktur.de/stakeholderanalyse>

OpenPM (2017): [openpm.inf](http://openpm.inf) – stakeholder-analyse. Online: <https://www.openpm.info/display/openPM/Stakeholderanalyse#>

## 6.4 Durchspielen von Finanzierungsoptionen

Unabhängig von Betreibermodell und möglicher laufender Unterstützung sollten Sie einen auch langfristig tragbaren Finanzierungsansatz wählen. Denn später gesparte Gelder z.B. wegen geringerer anfallender Kosten können Sie immer noch an die NutzerInnen weitergeben. Die unten dargestellte Beispielrechnung orientiert sich am

vereinsbasierten Betreibermodell, da dieses die (Ur-)form des Dörpsmobils darstellt und hier am meisten Erfahrungen vorliegen. Rechnungen für die anderen Betreibermodelle werden vom dargestellten Beispiel abweichen und enthalten mitunter mehr oder weniger Positionen.



- Bei der Kostenkalkulation sollten Sie eher pessimistisch, denn optimistisch rechnen!
- Natürlich wird die Kostenkalkulation maßgeblich durch das gewählte Betriebsmodell bestimmt.
- Hier sind zwei grundlegende Entscheidungen zu treffen:
  1. Welches Betreibermodell verfolgen Sie?
  2. Wird das Fahrzeug gekauft, geleast oder gegen eine monatliche Gebühr von kommerziellem Anbieter zur Verfügung gestellt?

### Vereinsbasiertes Betreibermodell

Im Falle eines gemeinschaftlich ausgerichteten Betreibermodells ist der Verein der Projektträger, d.h. der Betrieb des Dörpsmobils wird im Rahmen des Vereinsgeschäfts organisiert. Über den Verein werden Verträge abgeschlossen und der Verein haftet.

Wenn Ihr Dörpsmobil anlog zu denen in Klixbüll oder in Busdorf betrieben werden soll, dann ist eine grundlegende Rechnung relativ einfach anzustellen.

Grundsätzlich sollten Sie unten aufgeführte Ausgaben- und Einnahmenpositionen berücksichtigen.

Die eingetragene Jahresrate für das Leasing entspricht (Stand: 2017) den unteren Leasingkonditionen für einen Kleinwagen. Hier können Sie nun nachrechnen, ob Ihr in Kapitel 4 ermittelter Bedarf ausreicht, um z.B. dieses Modell zu finanzieren.

Natürlich können Sie auch nach gefahrenen Kilometern abrechnen. Jedoch lassen sich zeitbasierte Nutzungen leichter (auch im Rahmen der Abrechnung!) über den Buchungskalender ermitteln.

### Beispielrechnung für ein vereinsbasiert organisiertes Dörpsmobil

Ausgaben		Einnahmen				
Leasing (Auto+Batterie) p.a.	3.408,00 €	Vereinsbeiträge				
Versicherung p.a.	500,00 €	Anzahl Mitglieder	20	Beitrag p.m.	5,00 €	1.200,00 €
Strom p.a.	750,00 €	Ausleihe in h/p.a.	1040 (20h/w)	Tarif/h	3,50 €	3.640,00 €
Software p.a.+ einmalige Anschaffungskosten	60,00 €	Werbeeinnahmen (z.B. Autowerbung)				0 €
Andere Posten p.a.	0,00 €					
Summe	4.718,00 €	Summe				4.840,- €

Download der Berechnungsvorlage unter [www.doerpsmobil-sh.de](http://www.doerpsmobil-sh.de)

Einnahmen Gesamt	4.840,00 €
Ausgaben Gesamt	- 4.718,00 €
Bilanz	122 €

### Weitere Betreibermodelle

Alle anderen Betreibermodelle stützen sich auf eine Vermietung, das Teilen und/oder die Einrichtung eines Fahrdienstes aus privater und öffentlicher Hand. Die juristischen Projektträger wären in diesen Fällen Privatpersonen, ein Unternehmen oder die Gemeinde. Da es unzählige Kombinationen und Möglichkeiten gibt, diese Modelle umzusetzen, können Sie hier nicht erschöpfend beschrieben werden. Das wichtigste Unterscheidungsmerkmal ist jedoch, ob das Dörpsmobil mit einem eigenen Fahrzeug (Fahrzeug eines Unternehmens, einer Privatperson, der Gemeinde) oder mit einem nicht im Besitz des Trägers befindlichen Fahrzeug eingerichtet wird. Zum Beispiel in Kooperation mit einem Carsharing-Anbieter.

Wie auch in der Darstellung der Betreibermodelle beschrieben, existieren grob drei Möglichkeiten, bei denen neben den rechtlichen einige finanzielle Aspekte zu beachten sind. Für das vereinsbasierte Modell wurden die finanziellen Aspekte schon auf der vorangegangenen Seite beschrieben. Der größte Teil der dort aufgeführten Positionen ist prinzipiell auch auf alle unten dargestellten anderen Betreibermodelle übertragbar. Im Einzelfall sollten Sie sich aber noch einmal juristisch beraten lassen.

## Wichtige Aspekte die Sie bei der Grobkalkulation der anderen Modelle berücksichtigen sollten!

Betreibermodell	Wichtige Aspekte
<b>Informell</b> (keine Vermietung)	Sie stellen Ihr Fahrzeug einer anderen Person zur Verfügung oder fahren sie zum gewünschten Ziel. Wenn Sie nicht selbst fahren, sollten Sie unbedingt darauf achten, dass Ihre Versicherung eventuell entstehende Schäden durch Dritte abdeckt.
<b>privat bzw. neben-gewerblich</b> (mit Vermietung)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermieten Sie regelmäßig und erwirtschaften einen Gewinn, liegt eine gewerbliche Tätigkeit vor. Einkünfte sind dann einkommens- bzw. ab einer bestimmten Höhe umsatzsteuerpflichtig!</li> <li>• Lassen Sie sich steuerrechtlich beraten!</li> <li>• Für den Fall, dass Sie Ihr Fahrzeug über ein Portal anbieten, denken Sie daran, dass die Portale in den meisten Fällen eine Provision pro Ausleihe verlangen.</li> <li>• Erkundigen Sie sich bei Ihrer Versicherung, ob die Ausleihe an eine dritte Person gedeckt ist. Verleihportale organisieren in den meisten Fällen den Versicherungsschutz und haben geregelte Abläufe im Zusammenhang mit Über- und Rückgabe des Fahrzeugs.</li> </ul>
<b>Gemeindlich</b> (mit Vermietung)	Klären Sie, ob eine Ausleihe gegen Gebühr oder eine Vermietung stattfindet und wie diese haushaltstechnisch verbucht wird. Am einfachsten gestaltet sich dies, wenn dem Betrieb keine Gewinnabsicht zu Grunde liegt. So sollten Sie auch kalkulieren.
<b>* Zusatz:</b> FahrerInnen	Erhält der/die FahrerIn ein Entgelt für die Beförderung, ist diese eine gewerbliche. Der/ die FahrerIn benötigt dann einen Personenbeförderungsschein.



CHAdeMO  
BB-7313-0  
max. 50 kW



CCS  
BB-7319-9  
max. 50 kW



# 7 UMSETZUNGS- PLANUNG

- » Umsetzung Betreibermodell
- » Fahrzeug/ Fahrzeugbeschaffung
- » FahrerInnen
- » Buchungs- und Abrechnungssystem
- » Standort, Ladeinfrastruktur
- » Fördermöglichkeiten
- » Rechtlicher Rahmen, Versicherung

# 7.1 Umsetzung des gewählten Betreibermodells

Dieser Abschnitt wird Sie über die notwendigen Schritte zur Umsetzung des jeweiligen Betreibermodelles informieren.

## 7.1.1 Gemeinschaftlich organisiertes Betreibermodell (Verein als Träger)

Für die Umsetzung dieses Betreibermodells müssen Sie einen Verein gründen oder den Betrieb des Dörpsmobils in einen bestehenden Verein eingliedern. Alle Geschäfte das Dörpsmobil betreffend, werden dann über den Verein abgewickelt und in seiner Satzung festgehalten. Ein Verein ist ein Zusammenschluss,

- dem mindestens 7 Personen unter einem Vereinsnamen angehören,
- der freiwillig ist und auf eine gewisse Dauer angelegt wurde,
- der einen gemeinschaftlichen ideellen Zweck verfolgt,

- der einen Vorstand hat und der als Vereinigung unabhängig von einem Wechsel der Mitglieder besteht und damit Körperschaftlich organisiert ist [1].

Ein ideeller Zweck ist ein Zweck, der nicht auf einen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb gerichtet ist. D.h., dass der ideelle Zweck im Falle des Dörpsmobils die Sicherstellung der Mobilität für mobilitätseingeschränkte Personen darstellt und nicht den Betrieb des Dörpsmobils! Die gesetzlichen Bestimmungen zum Verein finden sich im Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) §§ 21 bis 79, also im Zivilrecht.

Hier sind alle Vor- und Nachteile eines eingetragenen Vereins dargestellt [1] [2]

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorstand ist weitgehend vor den Risiken vertraglicher Haftung (also den typischen wirtschaftlichen Risiken) geschützt (Ausnahme sind z.B. vorsätzliche Straftaten),</li> <li>• Mitglieder haften nicht für den Verein,</li> <li>• der e.V. ist eine juristische Person; kann im eigenen Namen klagen, verklagt und ins Grundbuch eingetragen werden,</li> <li>• der e.V. kann als Körperschaft gemeinnützig sein,</li> <li>• rechtlich klar definierte Form mit gesetzlichen Regelungen nach innen und außen,</li> <li>• der e.V. ist eine grundsätzlich demokratische Organisationform mit gleichen Rechten und Pflichten für alle Mitglieder,</li> <li>• Gründungskosten sind relativ niedrig,</li> <li>• kein Mindestkapital benötigt (wie z.B. bei einer GmbH).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kann i.d.R. keine wirtschaftlichen Zwecke (gewerbliche oder Erwerbszwecke) haben, wirtschaftliche Betätigung nur nebenher und nachrangig,</li> <li>• Gründung stellt bestimmte Anforderungen, wie Erstellung einer Satzung und Wahl des Vorstandes,</li> <li>• benötigt zur Gründung mindestens sieben Mitglieder.</li> <li>• vereinsrechtliche Pflichten (Mitgliederversammlung, Protokolle, Kassenbericht, etc.)</li> </ul>

## Neugründung oder Erweiterung? Sie haben die Wahl!

### Gemeinschaftlich organisiertes Betreibermodell mit dem Verein als Träger

Umsetzung	Neugründung	Erweiterung eines Vereins
Arbeits- schritte	<p><b>Gründung eines Vereins</b> Sie brauchen sieben Akteure, die sich aktiv in den zu gründenden Verein einbringen. Siehe auch die umseitig dargestellte Checkliste!</p> <p><b>Eintragen des Vereins im Vereinsregister (örtliches Amtsgericht)</b> Die Eintragung ist wichtig, da nur ein eingetragener Verein rechtsfähig ist und das Kürzel e.V. für „eingetragener Verein“ führen darf [1]. D.h. unter anderem auch, dass die Mitglieder nicht für den Verein haften.</p>	<p><b>Erweiterung eines Vereins um eine Sparte</b> Ein Verein kann auch Unterabteilungen (Sparten) mit verschiedenen Betätigungsfeldern haben. Die Rechte und Pflichten der Sparten müssen in der Vereinssatzung festgehalten werden. Doch Achtung! Das BGB macht keine Angaben zur rechtlichen Stellung der Sparten innerhalb eines Vereins. Per Satzung kann den Sparten eine gewisse Autonomie eingeräumt werden, doch haften, auch steuerrechtlich, muss der gesamte Verein. D.h. dass der Gesamtvorstand sich in regelmäßigen Abständen über die Vorgänge in den Sparten zu informieren hat.</p>

# Checkliste zur Vereinsgründung

## Vorbereitende Arbeiten

1. Satzung entwerfen in Anlehnung an bestehende Vereine
2. Sind alle notwendigen Angaben in der Satzung vorhanden?
3. Sind mindestens sieben Personen bereit die Satzung bei der Gründungsversammlung zu unterschreiben?

## Einladung zur Gründungsversammlung

1. Einladungsschreiben mit Tagesordnung erstellen. Es müssen enthalten sein: Ort, Zeit, Gründung des Vereins, Wahl des Vorstands, Wahl weiterer FunktionsträgerInnen (KassenprüferIn)

## Durchführung der Gründungsversammlung

1. Wahlen durchführen
2. Satzung unterschreiben lassen
3. Notarielle Beurkundung durchführen lassen (bzw. soweit vorbereiten, dass es unmittelbar nach der Gründungsversammlung erfolgen kann)

## Nachbereitung Gründungsversammlung

1. Protokoll von Vorsitzender/ m und ProtokollführerIn eigenhändig unterschreiben lassen
2. Satzung nach Bearbeitung durch NotarIn mit Anschreiben zum Amtsgericht schicken
3. Eintragung des Vereins abwarten
4. Nach Eintragung bei allen Medien das „in Gründung“ (i.G.) löschen

## Erste Arbeitsschritte

1. Bankkonto eröffnen
2. Mitgliedsbeiträge erheben/abstimmen
3. Konstituierende Vorstandssitzung einberufen, Geschäftsverteilung verabreden
4. Mittelfristigen Terminplan erstellen (Vorstandssitzungen, Mitgliederversammlung im Folgejahr)
5. Planung der Angebotsumsetzung (Fahrzeug(e), FahrerInnen, Buchung, Abrechnung, Standortwahl, Stromversorgung, Übergabemodalitäten, Versicherungsschutz – Kfz, ggf. Vereinshaftpflicht)
6. Aufgabenzuweisung (Fahrzeugwartung/-pflege, Betrieb des Buchungs- und Abrechnungssystems und Ladestandsüberwachung, Organisation des FahrerInneneinsatzes, Regelung der Übergabe/ Abnahme des Fahrzeugs, AnsprechpartnerIn bei versicherungstechnischen Problemen, Problemen im laufenden Betrieb.)

## Inhaltliche Arbeit verstetigen

1. Regelmäßige Vorstandssitzungen
2. Präsenz der Außendarstellung mit Flyern, Webseiten, Beiträge in Lokalpresse und Amtsblättern
3. Optional: Leitbild oder Selbstverständnis des Vereins entwickeln
4. Mitgliederbasis verbreitern



Hier finden Sie weitere nützliche Hinweise zu Gründung, Betrieb und Eintragung und Erweiterung eines Vereins:

Pfeffer, W. (2015): VereinsKnow-How.de – Know-how für Vereine und den Nonprofit-Bereich. Online: <http://www.vereinsknowhow.de/kurzinfos/leitfaden.htm>

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz [Hrsg.] (2016): Leitfaden zum Vereinsrecht. Im Internet unter: [http://bdat.info/wp-content/uploads/2016/12/Leitfaden\\_Vereinsrecht.pdf](http://bdat.info/wp-content/uploads/2016/12/Leitfaden_Vereinsrecht.pdf)

Institut für Wissen in der Wirtschaft [IWW] (2017): Vereinsbrief – Die Stellung von Abteilungen im Verein. Online: <http://www.iww.de/vb/archiv/der-verein-im-verein-die-stellung-von-abteilungen-im-verein-antwort-auf-rechtliche-und-steuerliche-fragen-f18089>

Beispielsatzung Dörpscampus Klixbüll e.V.: [https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/017c219a503641de147f408912a9e748\\_satzung\\_des\\_dcev.pdf](https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/017c219a503641de147f408912a9e748_satzung_des_dcev.pdf)



## 7.1.2 Andere Betreibermodelle

Bis auf das gemeindlich organisierte Betreibermodell stützen sich alle anderen Modelle auf eine Vermietung/Überlassung aus privater Hand, durch eine Privatperson oder ein Unternehmen.

### Privat/ Informell/ Gewerblich

Dies ist auch der Fall, wenn ein Fahrdienst eingerichtet wird, da der/ die FahrerIn oder die zu fahrende Person das Fahrzeug ausleiht. In diesem Fall ist die verleihende/vermietende Person der/ die ProjektträgerIn.

Da es eine Vielzahl an Möglichkeiten der unternehmerischen Ausgestaltung des Carsharings gibt, finden Sie unten nützliche Informationen zum Weiterlesen.

Als Privatperson können Sie prinzipiell gleich starten, sollten aber die Kosten kommerzieller Vermietungsportale, Einnahmenlimits, Versicherungsaspekte, Übergabemodalitäten einkalkulieren.

Nicht zuletzt sollten Sie in diesem Schritt, wenn Sie nicht allein unterwegs sind, eine Verteilung der anfallenden/laufenden Aufgaben in Ihrem Unterstützerkreis/Unternehmen festlegen.

### Gemeindlich

Beim gemeindlich organisierten Dörpsmobil gibt es ebenfalls eine Vielzahl von Ausgestaltungsmöglichkeiten. Vier Beispiele:

1. Wenn Sie z.B. allein einen Fahrdienst mit bei der Gemeinde beschäftigten MitarbeiterInnen mit einem gemeindeeigenen Fahrzeug organisieren, sind hier lediglich versicherungstechnische Aspekte zu klären. Wichtig ist immer, dass Sie dies unentgeltlich tun, da dies sonst eine Beförderung nach dem PBefG darstellt, die dem klassischen ÖV-Anbieter in Ihrer Region vorbehalten ist. Da der/ die GemeindemitarbeiterIn den Fahrdienst im Angestelltenverhältnis, also gegen Bezahlung erbringt, braucht diese Person einen Personenbeförderungsschein.

2. Anders verhält es sich, wenn Sie das gemeindeeigene Fahrzeug einer anderen Person gegen Gebühr oder unentgeltlich überlassen. Hier betreten Sie den Bereich des Carsharings und erwirtschaften unter Umständen Einnahmen, die haushälterisch berücksichtigt werden müssen. Auch gibt es bei diesem Modell zahlreiche versicherungstechnische Aspekte zu berücksichtigen. Lassen Sie sich in diesem Fall unbedingt rechtlich beraten!
3. Es gibt auch die Option, dass Sie gemeindeeigene Fahrzeuge über einen kommerziellen Anbieter in einen Fahrzeugpool einstellen, der dann die Vermietung während der ungenutzten Zeiten übernimmt. Dies ist unter Umständen eine Möglichkeit, ein Elektrofahrzeug teilweise zu refinanzieren. Informationen zu den derzeit laufenden Modellprojekten finden Sie unten auf der Seite.
4. Eine ganz andere Option stellt die Kooperation mit einem kommerziellen Carsharing Anbieter dar. In diesem Fall leiht die Gemeinde ein gewisses Kontingent an Elektroautos von einem der großen Anbieter gegen Gebühr mit garantierten Nutzungsfenstern für die GemeindemitarbeiterInnen. Im Gegenzug steht das Elektroauto dann in den ungenutzten Randzeiten anderen NutzerInnen zur Verfügung, sodass z.B. zusätzlich ein ehrenamtlicher Fahrdienst organisiert werden kann. Dieses Modell ist sicherlich kostenintensiver, doch bietet es den Vorteil, dass das gesamte Buchungs- und Abrechnungssystem vom Anbieter gestellt wird.



Hinweise zur Organisation privaten Carsharings:

Bundesverband CarSharing [Hrsg.] (2010): CarSharing für gewerbliche Kunden. Im Internet unter: [https://carsharing.de/images/stories/pdf\\_dateien/broschre\\_business-carsharing\\_endversion\\_mailfhig.pdf](https://carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/broschre_business-carsharing_endversion_mailfhig.pdf)

Beispielunternehmen für das Betreibermodell Kooperation Gemeinde – Carsharing Anbieter

My-E-Car: <https://www.my-e-car.de/tarife/geschaeftskunden/b2b-pakete/staedte-gemeinden.html>

Drive-CarSharing: <https://www.drive-carsharing.com/>

## 7.2 Fahrzeug/ Fahrzeugbeschaffung

In diesem Punkt geht es um ihr Dörpsmobil im eigentlichen Sinne, nämlich das Fahrzeug und die Fahrzeugbeschaffung.

Wenn Sie bereits im Besitz eines E-Fahrzeuges sind, können Sie diesen Punkt überspringen.

### 7.2.1 Lademodalitäten

Mit dem Aufkommen der Elektromobilität gab es zunächst unzählige verschiedene Ladesysteme, -stecker usw. In den letzten Jahren ist hier zunehmend eine Standardisierung zu beobachten. Nicht zuletzt wegen der marktreifen Entwicklung und Standardisierung des Combined Charging Systems CCS und dessen Festschreibung als zukünftiger europäischer Standard in der EU-Richtlinie 2014/ 94/ [5].

Grundsätzlich lassen sich das Laden mit Wechselstrom (AC), Gleichstrom (DC), induktives Laden und Batteriewechsel unterscheiden [7].

Weiterhin kann in Normal- und Schnellladen unterschieden werden. Ausschlaggebend ist hierbei die Ladeleistung. Bis zu einer Leistung von 22kW spricht man von Normalladen, darüber hinaus über Schnellladen.



Achten Sie darauf, dass Fahrzeug und Ladestation aufeinander abgestimmt sind!



Weitere Informationen zu Ladeinfrastruktur finden Sie hier:

BDEW, DKE, ZVEH, ZVEI [Hrsg.] (2016): Der Technische Leitfaden Ladeinfrastruktur Elektromobilität: Version 2. Im Internet unter: <https://www.vde.com/resource/blob/988408/750e290498bf9f75f50bb86d-520caba7/leitfaden-elektromobilitaet-2016-data.pdf>

### 7.2.2 Kauf oder Leasing

Prinzipiell haben Sie, wenn Sie kein existierendes Fahrzeug teilen wollen/ können, die Möglichkeit, ein Fahrzeug zu erwerben oder zu leasen. Leasing ist im zivilrechtlichen Sinne ein Nutzungsüberlassungsvertrag oder atypischer Mietvertrag.

Für vereinsbasierte Betreibermodelle ist das Leasing normalerweise die vorzuziehende Option, da häufig kein Kapital zur Verfügung steht und der Verein bei Nachfrageschwankungen flexibler reagieren kann.

In nachstehenden Tabelle sind Vor- und Nachteile beider Optionen dargestellt. Diese sind natürlich auch vom gewählten Betreibermodell abhängig.

## Vor- und Nachteile von Kauf und Leasing

Kauf		Leasing	
Vorteile	Nachteile	Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Fahrzeug gehört Ihnen</li> <li>• monatliche Leasingraten entfallen</li> <li>• Sie brauchen lediglich die laufenden Kosten refinanzieren und können u.U. günstigere Ausleihkonditionen anbieten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sie benötigen Eigenkapital für den Erwerb</li> <li>• Sie müssen den Wertverlust des Fahrzeugs tragen</li> <li>• Sie müssen sich bei eventueller Abwicklung des Angebots um den Verkauf des Fahrzeuges kümmern</li> <li>• Sie können das Fahrzeug nicht flexibel an den Bedarf anpassen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sie können die Laufzeit des Vertrages flexibel gestalten</li> <li>• Sie können flexibler auf Bedarfsänderungen reagieren</li> <li>• Sie benötigen kein Eigenkapital</li> <li>• Sie brauchen sich im Falle der Angebotsbeendigung nicht um den Verkauf kümmern</li> <li>• Sie müssen keinen Wertverlust tragen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sie haben monatliche Leasingraten und laufende Kosten zu tragen</li> </ul>

### 7.2.3 Anforderungen an das Fahrzeug

Um die Anforderungen an das Fahrzeug genauer bestimmen zu können, können Sie u.a. die bereits ausgefüllten Checklisten zur Bedarfsermittlung heranziehen.

Sprechen Sie im Vorfeld auch noch einmal mit den späteren NutzerInnen, ob FahrerInnen oder MitfahrerInnen, und erkundigen Sie sich nach ihren Bedürfnissen.

Erstellen Sie sich eine Liste mit Anforderungen, die das Fahrzeug erfüllen soll.

Dafür können Sie nebenstehende Kriterien heranziehen.

#### Neugründung oder Erweiterung? Sie haben die Wahl!

- Anzahl Sitzplätze (max.)
- Vorhandener Stauraum
- Benötigte Reichweite pro Tag/ Fahrt (wenn nicht zwischengeladen wird)

- Benötigtes Ladesystem (wenn im Ort vorhanden)
- Normalladen/Schnellladen
- Barrierefreier Einstieg



Ableitung des Bedarfs

**S. 17**

## 7.2.4 Auswahl des Fahrzeuges/ Wege zur Beschaffung

Wenn Sie alle Anforderungen an das Fahrzeug zusammengestellt haben, können Sie sich auf die Suche nach geeigneten Fahrzeugen begeben.

Hierzu können Sie direkt Autohändler in der näheren Umgebung kontaktieren oder sich zunächst ein wenig über verfügbare Modelle informieren.

In letzterem Fall bietet sich eine Internetrecherche an.

Halten Sie auch nach Kooperationen oder Genossenschaftlichen Ausschau. In Nordfriesland wurde zum Beispiel die Genossenschaft e4mobile gegründet, die die Nutzung des regional erzeugten Ökostroms für Elektromobilität vorantreiben möchte. Zudem erhält die Genossenschaft

über Sammelbestellungen erhebliche Preisnachlässe bei verschiedenen Autoherstellern [4]. Genossenschaftsmitglieder profitieren so von Erfahrungen und Wissen, das in der Gemeinschaft gesammelt wurde oder von z.B. günstigeren Leasingkonditionen für E-Fahrzeuge.

### Noch ein Wort zu den Kosten

Die normalen Vertragslaufzeiten beim Leasing umfassen i.d.R. 48 Monate und eine bestimmte Fahrleistung pro Jahr. Kleinere Wagen sind mit Fahrleistungen von 10.000 km/a schon für um die 250 EUR Leasingrate pro Monat zu haben (Stand Juli 2017) [6]. Achten Sie darauf, dass in einigen Fällen eine nicht unerhebliche Anzahlung von teilweise mehreren tausend Euro zu leisten ist.



- Denken Sie daran, dass mit der Größe des Wagens und größerer Reichweite natürlich auch die Preise steigen! Planen Sie mit den am häufigsten vorkommenden Bedarfen.
- Fragen Sie Ihren Automobilhändler nach Fördermöglichkeiten oder Rabatten seitens des Autohauses. Vielleicht möchte dieses ja Ihr Projekt unterstützen!
- Holen Sie sich mehrere Angebote ein!
- Achten Sie darauf, dass das Fahrzeug einen barrierefreien Ein- und Ausstieg gewährleistet und ggf. ein Rollator oder Rollstuhl befördert werden kann.
- Die Reichweitenangaben der Hersteller können von den realen Reichweiten abweichen. Kalkulieren Sie einen kleinen Puffer!
- Nutzen Sie die Beispielkalkulation und Bedarfschecklisten, um zu überprüfen, ob sich das Angebot mit den zu erwartenden Nutzungen finanzieren lässt.



ADAC Fahrzeugtechnik [Hrsg.] (2017): Was kosten die neuen Antriebsformen? Kostenvergleich E-Fahrzeuge + Plug-In Hybride gegen Benziner und Diesel. Im Internet unter: [https://www.adac.de/\\_mmm/pdf/E-AutosVergleich\\_260562.pdf](https://www.adac.de/_mmm/pdf/E-AutosVergleich_260562.pdf)

Elektroauto-Newsblog (2017): *Elektroauto-News.net* – Hybridautos im Vergleich.  
Online: <http://www.elektroauto-news.net/hybridautos-im-vergleich>

Elektroauto-Newsblog (2017): *Elektroauto-News.net* – Elektroautos im Vergleich.  
Online: <http://www.elektroauto-news.net/wiki/elektroauto-vergleich>

Infos zur Genossenschaft e4mobile  
<http://www.ee4mobile.de/>



## 7.3 FahrerInnen

Es kann sein, dass Sie entweder über die Bedarfsermittlung im betreffenden Kapitel oder auf anderem Wege erfahren haben, dass für bestimmte Wege ein/e FahrerIn benötigt wird.

Fragen Sie zunächst im Unterstützerkreis Ihres Projektes. Vielleicht haben auch bereits während der Akteursanalyse einige Personen gesagt, dass Sie gern als FahrerIn fungieren wollen.

Wenn nicht, nutzen Sie zur Verfügung stehende Möglichkeiten, um auf die FahrerInnensuche aufmerksam zu machen. Vorschläge dafür finden Sie in der unten zu findenden Grafik.

Preisen Sie mögliche Motive für ein Engagement an, wie:

- Unterstützung, die Mobilität im Ort zu verbessern,
- Begegnung mit anderen Menschen, Abwechslung, Vereinsleben,
- Anderen helfen, etwas für die Gemeinschaft tun,
- eine sinnvolle Beschäftigung finden.

Haben Sie Interessierte gefunden, notieren Sie sich mögliche, am besten regelmäßige, Einsatzzeitfenster und Kontaktmöglichkeiten. Nehmen Sie diese Zeitfenster in Ihr Buchungssystem auf, sodass Sie die FahrerInnen rechtzeitig kontaktieren oder NutzerInnen für dieses Zeitfenster buchen können.

Natürlich sollte auch der/ die FahrerIn, als FahrzeugführerIn rechtlich abgesichert sein. Hierzu schauen Sie bitte in das Unterkapitel 7.5.3.

### Kanäle der Öffentlichkeitsarbeit



Außerdem gilt zu beachten:

- Erhält der/die FahrerIn ein Entgelt für die Beförderung, ist dies gewerblich. Der/die FahrerIn benötigt dann einen Personenbeförderungsschein.
- Lassen Sie sich auch hier rechtlich beraten!
- Bei einer ehrenamtlichen/ freiwilligen Tätigkeit ist dies nicht notwendig. Hier kann der/die FahrerIn mit einem Führerschein der Klasse B insgesamt 8 Personen befördern. Das Fahrzeug darf ein zulässiges Gesamtgewicht von 3,5t haben.



Rechtliche Aspekte

**S. 50**

## 7.4 Buchungs-, Ausleihe-, Vermietungs-, Abrechnungssystem

Die Organisation von Buchungs-, Ausleihe- und Abrechnungssystem hängen stark vom jeweiligen Betreibermodell ab. Hier reichen die Möglichkeiten vom Papierkalender,

über Onlineplattformen bis zur professionellen Buchungs- und Abrechnungssoftware.

### 7.4.1 Buchung

Unten finden Sie eine grobe Übersicht möglicher Buchungssysteme.

## Mögliche Buchungssysteme im Überblick



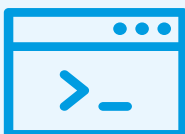
#### Möglichkeit 1 – Der Papierkalender

Die Buchung kann in ihrer simpelsten Form über einen papiernen Terminkalender und eine Person, die diesen verwaltet, erfolgen. Die verlangt von der Person, dass Sie (auch telefonisch) erreichbar ist, die Nutzung aktiv organisiert d.h. FahrerInnen anspricht und bei eventuellen Überschneidungen alternative Nutzungszeiten aushandelt. Diese niedrigschwellige Möglichkeit verlangt aber sehr viel Hingabe.



#### Möglichkeit 2 – Der Online Kalender

Die Buchung eines Mobils kann z.B. über einen gemeinsam genutzten digitalen (oft kostenlosen) Kalenderdienst, wie GoogleCalendar organisiert werden. Dies hat den Vorteil, dass regelmäßige Fahrten, die Verfügbarkeit von FahrerInnen und bereits vergebene Nutzungsfenster für alle sichtbar sind. Neben den oben beschriebenen Vorteilen, können Sie zudem sehen, wer wann gebucht hat und diese Eintragungen für Ihre Abrechnung verwenden. Je nach System ist es auch möglich sog. Zugriffsrechte festzulegen, so dass z.B. alle Personen eintragen, aber nur einige löschen dürfen. Es empfiehlt sich, dass diese Plattform von einer Person oder von mehreren Personen betreut wird und dass eventuell eine Kontaktaufnahme und Buchung auch über das Telefon erfolgen kann.



#### Möglichkeit 3 – Professionelle Software

Eine weitere Möglichkeit ist die Einrichtung eines professionellen Buchungssystems. Hierfür gibt es Unternehmen, die Buchungssysteme speziell für Verleihsysteme unterschiedlicher Art bereitstellen. Die evemo UG in Blankenheim betreibt die Internetseite „mobilesdorf.de“, auf der sie Software speziell für Carsharing vertreibt und wenn gewünscht kundenspezifisch zusammenstellt, wie es z.B. in Klixbüll gemacht wurde.



- Die Systeme sollten sich am Bedarf und den Fähigkeiten der NutzerInnen ausrichten.
- Geben Sie den NutzerInnen einfache und verständliche Informationen zum Buchungssystem und feste Möglichkeiten der Kontaktaufnahme.
- Denken Sie daran, dass alle Services, die Sie anbieten, einen kontinuierlichen Aufwand erfordern, der durch Sie oder Ihre UnterstützerInnen erbracht werden muss. Stimmen Sie Vorgehensweise und anfallende Arbeiten mit Ihren MitstreiterInnen ab.
- Sollten Sie zum Beispiel viele ältere und wenig internet-/smartphonegeübte NutzerInnen haben, bietet es sich an, eine/n direkte/n AnsprechpartnerIn zu benennen, die/der auch telefonisch kontaktiert werden kann.
- In kleineren Orten sollten Sie prüfen, ob die Kommunalverwaltung Sie bei der Umsetzung und beim Betrieb unterstützen kann.
- Sollten Sie Ihr Fahrzeug nur nebenbei anbieten, ist es mitunter ratsam kommerzielle Sharingportale zu nutzen, und diese mit Ihrer Internetpräsenz zu verknüpfen.



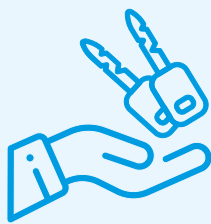
- Denken Sie stets daran die Reichweite des Fahrzeugs im Auge zu behalten. Erfragen Sie die beabsichtigten Fahrtweiten und sorgen Sie für ausreichende Ladezeiten.
- Wenn das Fahrzeug regelmäßige Nutzungszeiten hat, können Sie auch feste Ladefenster festlegen, in denen nicht gebucht werden kann.

## 7.4.2 Ausleihe/ Vermietung/ Übergabe

Hier finden Sie zwei Beispiele für die Regelung der Ausleihe/ Vermietung bzw. Regelung der Übergabe Ihres Dörpsmobils. Die meisten großen kommerziellen Carsharing-Anbieter ermöglichen eine Freischaltung des Wagens über eine App. Hier sind bereits alle vertragsrechtlichen Einzelheiten

geklärt. Da in diesem Leitfaden Carsharing-Anbieter im kleineren Maßstab behandelt wird, werden im Rahmen der Ausleihe/Vermietung/Übergabe nur Möglichkeiten, die mit vergleichsweise geringem Aufwand umzusetzen und aufrechtzuerhalten sind, beschrieben.

### Möglichkeiten der Organisation der Fahrzeugübergabe



#### Möglichkeit 1 – Persönliche Übergabe

Bei der persönlichen Übergabe treffen sich FahrzeugbesitzerIn/Übergabebvollmächtigte/r am Fahrzeugstandort und regeln die Übergabe des Fahrzeuges. Wenn Sie Ihr eigenes Fahrzeug vermieten oder verleihen, ist dies besonders wichtig, da Sie am besten einen Leih- oder Mietvertrag abschließen und vor Ort eventuelle Mängel des Fahrzeuges erfassen. Im Falle des Anbietens Ihres Fahrzeuges über ein Portal bekommen Sie in den meisten Fällen eine Anleitung und die Vertragsunterlagen gestellt.

Im Falle einer vereinsbasierten Nutzung ist eine persönliche Übergabe nicht zwingend notwendig, wenn die Übergabemodalitäten über eine Nutzungsordnung geregelt sind. Trotzdem können natürlich Fahrzeugschlüssel bei einer Person z.B. im Rathaus hinterlegt werden.



#### Möglichkeit 2 – Der Tresor

Diese Option bietet sich an, wenn Sie Ihr Carsharing in einer kleineren Gemeinschaft organisieren und alle rechtlichen Aspekte, insbesondere der Fahrzeugüberlassung und Versicherung, z.B. über einen Überlassungsvertrag geklärt sind.

Hier können Sie in der Nähe des Fahrzeugstandortes einen Tresor anbringen, der über ein elektronisches oder ein Nummernschloss verfügt. Ihre Mitglieder kennen den Code und können so im Falle einer Nutzung den Fahrzeugschlüssel entnehmen und starten. Tresore gibt es in unterschiedlichen Ausführungen. Einige Modelle ermöglichen es sogar über einen Generator im Internet individuelle Zugriffs-codes zu erzeugen, die Sie den Personen für eine einmalige Nutzung zur Verfügung stellen können.



- Ausleihe und Vermietung sind zwei unterschiedliche Dinge. Erhalten Sie für die Überlassung des Fahrzeuges auf Zeit ein Entgelt, welches über die anfallenden Betriebskosten (siehe Hinweis 5.1) hinausgeht, handelt es sich um eine Vermietung. Dies hat unterschiedliche rechtliche Konsequenzen.
- Achten Sie auch auf die rechtlichen Aspekte!



Weitere Hinweise sowie einen Muster-(leih-)vertrag finden Sie hier: ADAC [Hrsg.] (2013): [adac.de](https://www.adac.de) – Musterkaufverträge und Muster-formulare. Online: <https://www.adac.de/infotestrat/fahrzeugkauf-und-verkauf/miete-car-sharing-fahrgemeinschaft/automiete/fahrzeug-privat/default.aspx>  
ADAC: Leihvertrag. Online: [https://www.adac.de/\\_mmm/pdf/Leihvertrag\\_33257.pdf](https://www.adac.de/_mmm/pdf/Leihvertrag_33257.pdf)



## 7.4.3 Abrechnung

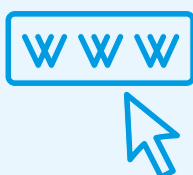
Bei der Abrechnung der Nutzungen gibt es ebenfalls mehrere Möglichkeiten. Diese sind unten aufgeführt.

### Möglichkeiten bei der Abrechnung



#### Möglichkeit 1 – Bar und direkt nach der Nutzung

Wenn Sie Ihr Fahrzeug nebenher an unterschiedliche oder dieselben Personen vermieten, obliegt es natürlich grundsätzlich Ihnen, wie Sie abrechnungstechnisch verfahren. Um eventuelle Konflikte zu vermeiden, empfiehlt es sich jedoch, die Abrechnung direkt nach der Abnahme des Fahrzeuges vorzunehmen. Je nachdem, ob Sie das Fahrzeug verliehen oder vermietet haben, sollte die Person, der Sie das Fahrzeug überlassen haben die angefallenen/vereinbarten Betriebskosten bzw. die vereinbarte Nutzungsgebühr an Sie entrichten.



#### Möglichkeit 2 – Über ein Portal

Wenn Sie Ihr Fahrzeug über ein kommerzielles Portal angeboten und vermietet haben, regelt dieses die Abrechnungsmodalitäten. Auf den meisten Portalen legen Sie den Preis für die Nutzung Ihres Fahrzeuges durch Dritte fest und erhalten entweder nach der Nutzung oder nach einem festgelegten Abrechnungszeitraum den Ihnen zustehenden Betrag. Der Betreiber des Portals kümmert sich i.d.R. um das Einziehen der Nutzungsbeträge, da er sich normalerweise über eine Provision, die auf dem vereinbarten Nutzungspreis zugeschlagen wird, finanziert.



#### Möglichkeit 3 – Über einen Nutzungszeitraum hinweg

Am einfachsten ist die Abrechnung über einen Nutzungszeitraum hinweg. Voraussetzung hierfür ist, dass Sie die Nutzungen und alle für die Berechnung des Nutzungsentgelts notwendigen Größen gut und nachvollziehbar dokumentiert haben. Dies richtet sich auch nach Ihrem Tarifmodell. Wenn Sie z.B. über gefahrene Entfernungen oder genutzte Stunden abrechnen, sollten diese gut dokumentiert sein. Eine stundenbasierte Abrechnung stellt hierbei die weniger aufwändige Methode dar, da Sie die Buchung bereits in Ihrem Kalender erfasst haben.

Folgende Größen sind somit von Bedeutung und sollten der Nutzerin/ dem Nutzer mit der Abrechnung übermittelt werden:

- Name des Nutzers/ der Nutzerin,
- Eventuelle Grundgebühr (Pauschale z.B. zur Deckung der Betriebskosten, Vereinsbeitrag etc.),
- Nutzungsabhängige Größen (z.B. ausgeliehene Stunden, gefahrene Kilometer, verbrauchte Energie).

Wie Sie an die anfallenden Abrechnungsbeträge gelangen, obliegt Ihnen. Diese können in Bar z.B. auf einer Vereinsversammlung oder per Bankeinzug beglichen werden. Wie bereits im Buchungsteil erwähnt, gibt es auch hier eine Vielzahl von Anbietern, die professionelle Abrechnungssoftware entwickelt haben.

## 7.5 Fahrzeugstandort, Ladeinfrastruktur und Energieversorgung

### 7.5.1 Auswahl der geeigneten Ladeinfrastruktur (LIS)

Die Auswahl der geeigneten Ladeinfrastruktur ist eng an Standort und Fahrzeugtyp geknüpft.

Bei intensiver Nutzung sollte über eine Schnellladestation nachgedacht werden, da sich so die Ladezeiten reduzieren und die Nutzungszeiträume des Fahrzeuges ausdehnen lassen.

### 7.5.2 Standortwahl

Da Ihr Dörpsmobil bestehende Lücken im Mobilitätsangebot beseitigen soll, ist es zunächst sinnvoll, dort Standorte in Betracht zu ziehen, wo der Bedarf am größten ist.

Mit dem kostenlosen Werkzeug <https://openrouteservice.org> können Sie sogenannte Isochronenkarten erstellen. Mit Hilfe dieser Karten können Sie relativ einfach ermitteln, wie lang eine Person zu einem bestimmten Standort des Fahrzeuges z.B. zu Fuß braucht. Dies ist besonders relevant, wenn es sich um Personen mit einer Gehbehinderung oder Kinder handelt. Auch können Sie barrierefreie Wege berücksichtigen.

Die nachstehende Grafik zeigt Ihnen die sieben Schritte, die Sie in dem Programm durchlaufen müssen.

Bei mehreren Abfragen: Je mehr Überlagerungen „günstiger“ Entfernungen (grüner Bereich), für desto mehr Nutzer ist dieser Standort geeignet.

Nachdem Sie diesen Schritt abgeschlossen haben, sollten Sie eine Liste von möglichen Standorten haben.

Eine im Jahr 2015 durch die InnoZ GmbH erarbeitete Studie zur Elektromobilität in Schleswig-Holstein hat weitere grundlegende Kriterien und Schritte zur Planung und Umsetzung von Ladeinfrastrukturen hervorgebracht [14].

Neben den grundlegenden Erreichbarkeitskriterien, die Sie schon bearbeitet haben, sollten Sie nun Ihre Liste möglicher Standorte mittels nebenstehender Kriterien weiter reduzieren können.

Es empfiehlt sich ausdrücklich, schon in diesem Schritt Unternehmen, Verwaltungen und Privatpersonen anzusprechen, die in den ermittelten Gunststandorten ansässig sind. Vielleicht lässt sich kooperieren oder ein Kundenparkplatz mitnutzen. Sprechen Sie auch die zuständigen Planungsämter an, ob schon erste Vorplanungen für die Errichtung von Ladesäulen bestehen, die aufgegriffen werden könnten.

### Arbeitsschritte für Isochronen in OpenStreetMap

- 1** Klicken Sie auf den Link:  
<https://openrouteservice.org>
- 2** Klicken Sie nun auf das Fußgängersymbol
- 3** Klicken Sie auf das Isochronensymbol (Ringe oben links)
- 4** Geben Sie nun eine Adresse ein für die Sie viele Bedarfe ermittelt haben
- 5** Geben Sie an, welche Zeitabstände Sie angezeigt bekommen wollen
- 6** Sie können unter „Erweitert“ auch die Gehgeschwindigkeit festlegen
- 7** Klicken Sie nun auf „Isochronen generieren“.

### Kriterien Standortwahl Ladeinfrastruktur [14]

- |  |   |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Netzverfügbarkeit                                    | <input checked="" type="checkbox"/> Nähe zu Verkehrsknoten (Intermodalität) |
| <input checked="" type="checkbox"/> Flächenverfügbarkeit                                 | <input checked="" type="checkbox"/> Sichtbarkeit                            |
| <input checked="" type="checkbox"/> Erreichbarkeit (Privat/ halb-öffentlich/ öffentlich) | <input checked="" type="checkbox"/> Empfang mobiles Netz                    |
| <input checked="" type="checkbox"/> Erreichbarkeit (Qualität/Barrierefreiheit)           | <input checked="" type="checkbox"/> Kostenabschätzung nach Vor-Ort-Termin   |

Haben Sie eine Auswahl bezüglich ein/ zwei möglicher Standorte getroffen, geht es in die Realisierung. Hier sollten Sie, der Studie „Elektromobilität in Schleswig-

Holstein“ zur Folge, auf Seite 48 beschriebenen Phasen durchlaufen.

## 7.5.3 Rechtliche Aspekte

Auch im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb von Ladeinfrastruktur gibt es einige rechtliche Dinge zu beachten.

Die wohl aktuellste Zusammenstellung aller rechtlichen Aspekte rund um die Elektromobilität findet sich in der im Rahmen der Begleit- und Wirkungsforschung Schaufenster Elektromobilität erschienenen Broschüre „Eckpunkte für den rechtlichen Rahmen der Elektromobilität“ [15]. Hier wird auch dezidiert auf die Neuerung des Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) eingegangen. Denn nunmehr ist der Ladepunktbetreiber energie-wirtschaftlich als Letztverbraucher eingeordnet [15]. Bisher wurde der Ladeinfrastrukturbetreiber als Strom-

versorgungsunternehmen eingestuft und hatte alle dieser Unternehmung zuzuordnenden Auflagen zu erfüllen. Diese Regelung gehört nun der Vergangenheit an.

Sollten Sie ein Betreibermodell gewählt haben, welches das Teilen des Fahrzeugs, also Carsharing, beinhaltet, sollten Sie sich unbedingt über das im September 2017 in Kraft tretende Carsharing-Gesetz (CsgG) informieren. Dieses bietet u.a. die Möglichkeit im öffentlichen Raum speziell für Carsharing-Fahrzeuge ausgewiesene Stellplätze zu schaffen. Dies bietet Gemeinden bessere Möglichkeiten Stellplätze und Ladeinfrastruktur miteinander in Einklang zu bringen. Mehr dazu in den Informationen „Zum Weiterlesen“.



Weitere Informationen zur Ladeinfrastruktur:

Schaufenster Elektromobilität [Hrsg.] (2017): Eckpunkte für den rechtlichen Rahmen der Elektromobilität. Im Internet unter: [http://www.izes.de/sites/default/files/Leitstelle/Schaufenster\\_Elektromobilit%C3%A4t\\_EP34\\_Rechtlicher\\_Rahmen.pdf](http://www.izes.de/sites/default/files/Leitstelle/Schaufenster_Elektromobilit%C3%A4t_EP34_Rechtlicher_Rahmen.pdf)

Schaufenster Elektromobilität [Hrsg.] (2015): Rechtliche Rahmenbedingungen für Ladeinfrastruktur im Neubau und Bestand. Im Internet unter: [http://schaufenster-elektromobilitaet.org/media/media/documents/dokumente\\_der\\_begleit\\_und\\_wirkungsforschung/Ergebnispapier\\_Nr\\_11\\_Rechtliche\\_Rahmenbedingungen\\_fuer\\_Ladeinfrastruktur\\_im\\_Nebau\\_und\\_Bestand.pdf](http://schaufenster-elektromobilitaet.org/media/media/documents/dokumente_der_begleit_und_wirkungsforschung/Ergebnispapier_Nr_11_Rechtliche_Rahmenbedingungen_fuer_Ladeinfrastruktur_im_Nebau_und_Bestand.pdf)

Schaufenster Elektromobilität [Hrsg.] (2016): Energierechtliche Einordnung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Im Internet unter: [http://schaufenster-elektromobilitaet.org/media/media/documents/dokumente\\_der\\_begleit\\_und\\_wirkungsforschung/Ergebnispapier\\_Nr\\_19\\_Energierechtliche\\_Einordnung\\_der\\_Ladeinfrastruktur\\_fuer\\_Elektrofahrzeuge.pdf](http://schaufenster-elektromobilitaet.org/media/media/documents/dokumente_der_begleit_und_wirkungsforschung/Ergebnispapier_Nr_19_Energierechtliche_Einordnung_der_Ladeinfrastruktur_fuer_Elektrofahrzeuge.pdf)

### Realisierungsschritte Ladeinfrastruktur [20]

- |          |   |           |  |
|----------|---|-----------|--|
| <b>1</b> | Einbeziehung kommunaler Akteure und der örtlichen Bevölkerung | <b>7</b>  | Gestaltung und Markierung der Ladepunkte                                       |
| <b>2</b> | Einholen erforderlicher Genehmigungen                         | <b>8</b>  | Marketing  |
| <b>3</b> | Festlegung des Betreibermodells der LIS                       | <b>9</b>  | „Abholung“ der NutzerInnen   |
| <b>4</b> | Klärung der Eigentumsverhältnisse der Ladeinfrastruktur       | <b>10</b> | Festlegung der für den Standort am besten geeigneten Hardware (Box oder Säule) |
| <b>5</b> | Einigung auf Art der Nutzeridentifizierung                    | <b>11</b> | Steckertyp und Lademodus   |
| <b>6</b> | Einigung auf Abrechnungsart                                   | <b>12</b> | Netzabsicherung  |

## 7.6 Fördermöglichkeiten

Eine Förderung von Projekten kann unterschiedlich stattfinden. Dies kann von kostenlos überlassenen Räumlichkeiten bis zur dauerhaft monetären Förderung von Einzelprojekten reichen. Hier finden Sie einige Hinweise, in welche Richtungen es sich zu schauen lohnt, um den/ die eine/n UnterstützerIn für Ihr Projekt zu gewinnen. Da die Anschaffung/das Leasing eines Fahrzeuges sowie die Einrichtung von Ladepunkten sicherlich am kostenintensivsten

sind, werden Sie in den folgenden Ausführungen vor allem diesbezügliche Förderhinweise finden.

Hauptfördermittelgeber, wenn es um Elektromobilität und/ oder ländliche Räume geht, sind die Europäische Union, der Bund und/oder das jeweilige Bundesland. Weitere eher regional zu verortende Unterstützer können Stiftungen und/oder Sponsoren sein.

### 7.5.2 Förderprogramme der Europäischen Union (EU)

Die Europäische Union stellt unterschiedliche Förderinstrumente bereit von denen auch der ländliche Raum profitieren kann. Diese sind:

- Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums – ELER,
- Europäischer Fonds für regionale Entwicklung – EFRE.

Nachfolgend wurden für diesen Leitfaden die wichtigsten europäischen Förderprogramme und ihre Umsetzung in Schleswig-Holstein aufbereitet.



Neben den unten aufgeführten Fördermöglichkeiten finden Sie weitere praktische Hilfe hier:

Stiftung Mitarbeit [Hrsg.] (2015): *bürgergesellschaft.de* – Erfolgreich Fördermittel einwerben. Online: <https://www.buergergesellschaft.de/praxishilfen/erfolgreich-foerdermittel-einwerben/>



Eine nützliche Gesamtübersicht, Erklärungen zu den Förderprogrammen auf EU Ebene finden Sie hier:

Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume [Hrsg.] (2017): *netzwerk-laendlicher-raum.de*. Online: <https://www.netzwerk-laendlicher-raum.de/>

#### Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums – ELER (2014 – 2020) [9]

Das Ziel von ELER ist es, unter dem Dach einer gemeinsamen EU Agrarpolitik, jene ländlichen Räume, die vor großen Herausforderungen stehen (Demographischer Wandel, Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge, Anpassungen an den Klimawandel), sowohl finanziell als auch strukturell zu unterstützen. Eines der sechs prioritär zu verfolgenden Ziele der EU beinhaltet daher die Förderung der sozialen Eingliederung, der Bekämpfung der Armut und der wirtschaftlichen Entwicklung in den ländlichen Gebieten [9]. In Deutschland ist ELER Ländersache. In Schleswig-Holstein orientiert sich die Umsetzung von ELER am Landesprogramm Ländlicher Raum Schleswig-Holstein (LPLR). Im Rahmen des ELER bzw. des LPLR wird auch der sogenannte LEADER – Ansatz umgesetzt. 22 Lokale Aktionsgruppen gibt es in Schleswig-Holstein, dort „AktivRegionen“ genannt. Sie

initiiieren und fördern innovative und lokale Projekte der ländlichen Entwicklung. So wurde im Rahmen von LEADER z.B. das Projekt E-Carsharing Klixbüll initiiert und unterstützt.

Für die Förderung braucht es zwei Grundvoraussetzungen:

- Ihre Gemeinde muss in einer AktivRegion liegen,
- Ihr Anliegen/ Ihr Projekt muss zu der von Ihrer Region erarbeiteten Integrierten Entwicklungsstrategie (IES) passen.

## **Dörpsmobil SH – Fördermöglichkeiten durch die AktivRegionen (LEADER)**

Die Integrierten Entwicklungsstrategien der 22 AktivRegionen orientieren sich an den vier LEADER-Schwerpunkten, die das Land mit den Regionen für die Förderperiode 2014-2020 abgestimmt hat: Klimawandel & Energie, Nachhaltige Daseinsvorsorge, Wachstum & Innovation und Bildung. Der Förderschwerpunkt „Klimawandel & Energie“ ist dabei ein vom Land vorgegebenes „Muss-Thema“, mit dem Ziel das klimaschädliche CO<sub>2</sub> einzusparen. Somit besteht bezüglich einer möglichen Förderung des Dörpsmobils kein Problem, da diese zu allererst als „Energieprojekt“ gelten, wenn sie Fahrten mit konventionellen Autos vermeiden und zum Laden der Dörpsmobile „Grünstrom“ verwenden.

Jedes Projekt wird nach den Projektauswahlkriterien der jeweiligen Region bewertet und muss hier eine Mindestpunktzahl erreichen. Angesichts der vielen, auch sozialen, Komponenten, die durch ein Dörpsmobil berührt werden, erscheint dies aber als recht wahrscheinlich.

Folgende Dinge sind bei der Beantragung nachzuweisen:

- Bedarf für ein Dörpsmobil
- Benennung eines eines/r Projektverantwortlichen
- Nachweis Eigenmittel (in Abhängigkeit der Förderquote)

Genauere Informationen erhalten Sie beim Regionalmanagement Ihrer AktivRegion (siehe letzte Seite), von wo aus das weitere Vorgehen koordiniert werden kann.

Wie auch in Klixbüll dürften die eigentlichen Dörpsmobil-Projekte mit vier bis fünf zu beantragenden Positionen recht überschaubar sein: Herrichtung des Standortes (z.B. Carport), Ladesäule(n), Kennzeichnung bzw. Beschilderung, Schlüsseltresor und ggf. eine Software-Lösung für die Buchung des Fahrzeugs [14].

Das eigentliche Fahrzeug sollte aufgrund der Schnelllebigkeit des Marktes geleast (und nicht gekauft) werden. Da Leasing grundsätzlich nicht förderfähig ist, entfällt die Förderung des Fahrzeuges somit in den meisten Fällen.



Informationen zum LEADER in Schleswig-Holstein, Kontaktinformation der AktivRegion und deren Regionalmanager  
[www.aktivregion-sh.de](http://www.aktivregion-sh.de)  
[www.schleswig-holstein.de/DE/Themen/A/aktivregion.html](http://www.schleswig-holstein.de/DE/Themen/A/aktivregion.html)

Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume [Hrsg.] (2017): [netzwerk-laendlicher-raum.de](http://netzwerk-laendlicher-raum.de). – LEADER. Online: [https://www.netzwerk-laendlicher-raum.de/leader/lags-2014-2020/schleswig-holstein/?no\\_cache=1](https://www.netzwerk-laendlicher-raum.de/leader/lags-2014-2020/schleswig-holstein/?no_cache=1)

## **Europäischer Fonds für regionale Entwicklung – EFRE (2014 – 2020)**

In Schleswig-Holstein werden die EFRE-Mittel im Zeitraum 2014-2020 für Projektförderungen für Investitionen in eine wachstumsorientierte und nachhaltige Infrastruktur sowie in Vorhaben mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung zur Verfügung stehen [11]. Damit sollen:

- die regionalen Innovationspotenziale auf Basis der regionalen Innovationsstrategie des Landes (RIS) gestärkt,

- eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Wirtschaftsstruktur entwickelt,
- die Energiewende und der Aufbau umweltgerechter Wirtschafts- und Infrastrukturen unterstützt,
- die nachhaltige Nutzung bestehender Ressourcen gefördert werden [11].

Somit ist das Landesprogramm hauptsächlich auf die wirtschaftliche Entwicklung ausgerichtet. Schnittstellen zur Mobilität allgemein und Elektromobilität im spezifischen sind am ehesten bei den Förderinhalten zu sehen, die auf energetische Optimierung und Stadtsanierung ausgerichtet sind. Hier können Ober- und Mittelzentren EFRE-Mittel einwerben.

Nichtsdestotrotz sollten Sie sich die Förderthemen anschauen. Denn oftmals ist es auch möglich in beabsichtigten Initiativen, z.B. im Feld Tourismusinfrastruktur, Komponenten für ihr Dörpsmobil (z.B. eine Ladesäule) mit fördern zu lassen.



Einen detaillierten Überblick über die Förderkriterien finden Sie hier:

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein [Hrsg.] (2016): Fördermöglichkeiten Landesprogramm Wirtschaft. Im Internet unter: [http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/foerderprogramme/MWAVT/landesprogramm\\_Wirtschaft.html](http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/foerderprogramme/MWAVT/landesprogramm_Wirtschaft.html)

## 7.6.2 Förderprogramme des Bundes

### Kaufprämie für Elektroautos

In 2016 verständigten sich Bundesregierung und Automobilindustrie auf eine Förderung des Absatzes neuer Elektrofahrzeuge. Die Förderung richtet sich auf das Massensegment der Pkw. Seit Juli 2016 können private und gewerbliche KäuferInnen von neuen Elektrofahrzeugen beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) Online einen Antrag

auf Erhalt der Kaufprämie stellen [7], falls Sie planen ein E-Fahrzeug zu Sharing-Zwecken anzuschaffen. Die Kaufprämie beträgt 4.000 Euro für reine Elektroautos und 3.000 Euro für Plug-In Hybride. Voraussetzung für die Förderung ist, dass sich der um den Anteil des Herstellers reduzierte Kaufpreis aus dem Kaufvertrag ergibt. Der Bund und die Automobilindustrie übernehmen jeweils die Hälfte der Kosten [12].



Weitere Informationen finden Sie hier:

BMUB (2016): BMUB Förderprogramm <http://www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/elektromobilitaet/bmub-foerderprogramm/massnahmenpaket-der-bundesregierung/>

### Aufbau von Ladeinfrastruktur

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) stellt über seine Förderrichtlinie „Aufbau einer Ladeinfrastruktur (LIS)“ von 2017 bis 2020 insgesamt 300 Millionen Euro für den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Schnelllade- und Normalladestationen bereit [8]. Insgesamt sollen mindestens

15.000 Ladesäulen errichtet werden. Hier gibt es mehrere Förderaufrufe.

Der Förderanteil richtet sich nach bestimmten Kriterien, die dem jeweiligen Förderaufruf zu entnehmen sind.



Weitere Informationen finden Sie hier:

Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge BMVI (2017) <http://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Elektromobilitaet/Ladeinfrastruktur/Ladeinfrastruktur.html>

## 7.6.3 Förderprogramme des Landes Schleswig-Holstein

### **Landeskoordinationsstelle Elektromobilität**

Die Landeskoordinationsstelle Elektromobilität Schleswig-Holstein vernetzt Know-How-Träger aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik, informiert über Förderprogramme zur Elektromobilität, unterstützt und begleitet innovative Aktivitäten/ konkrete Projektansätze [12].



Weitere Informationen finden Sie hier:

Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein (2017): *wtsh.de* – Elektromobilität. Online: <http://wtsh.de/innovative-ideen-realisieren/innovations-schwerpunkte/>



## 7.6.4 Stiftungen/Andere

### KfW – Umweltprogramm [13]

Die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) finanziert mit ihrem Umweltprogramm 240/241 Umweltschutzmaßnahmen gewerblicher Unternehmen und FreiberuflerInnen. Dies umfasst auch die Elektromobilität, bei der die KfW günstige Konditionen (ab 1,00 % effektiven Jahreszins) zur Anschaffung von Elektroautos und Plug-in-Hybriden aber auch für die Anschaffung von Ladeinfrastruktur gewährt. Umfang und Konditionen werden individuell zugeschnitten.



Weitere Informationen finden Sie hier:

KfW [Hrsg.] (2016): Umweltprogramm. Im Internet unter:  
[https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-Umwelt/Finanzierungsangebote/Umweltprogramm-\(240-241\)/](https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-Umwelt/Finanzierungsangebote/Umweltprogramm-(240-241)/)

### Stiftungen

Es existiert für jedes Land eine sogenannte Stiftungsdatenbank. Stiftungen unterstützen je nach Stiftungszweck und Ausrichtung auf unterschiedliche Art und Weise. Sie können Projekte finanziell aber auch organisatorisch (beratend) unterstützen.

Es lohnt sich hier in die Stiftungsdatenbank des Landes Schleswig-Holstein zu schauen. Mögliche Kategorien können z.B. Altenhilfe, Umwelt- oder Wohlfahrtsschutz sein.



Hier gelangen Sie zur Stiftungsdatenbank für Schleswig-Holstein:

Landesregierung Schleswig-Holstein [Hrsg.] (2017): Stiftungsdatenbank. Im Internet unter:  
[http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/S/stiftungen/\\_functions/stiftungsdatenbank.html](http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/S/stiftungen/_functions/stiftungsdatenbank.html)

### Sponsoren

Das sog. Sponsoring kann unterschiedlich erfolgen. Im Zusammenhang mit der Fahrzeuganschaffung können Sie z.B. Unternehmen oder Privatpersonen aus ihrer Gemeinde oder der Umgebung ansprechen, ob diese sich an den Kosten (einmalig bei der Anschaffung oder laufend beim Leasing) beteiligen würden. Versuchen Sie auch Sponsoren mit Bezug zum Thema zu identifizieren. Dies können zum Beispiel der lokale Energieversorger, die Stadtwerke oder der Autohändler sein.



Einen detaillierten Überblick über die Förderkriterien finden Sie hier:

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein [Hrsg.] (2016): Fördermöglichkeiten Landesprogramm Wirtschaft. Im Internet unter: [http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/foerderprogramme/MWAVT/landesprogramm\\_Wirtschaft.html](http://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/foerderprogramme/MWAVT/landesprogramm_Wirtschaft.html)

Hinweise zur Kontaktaufnahme (nach Zielgruppen) finden Sie hier: [https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/foerderprogramme/MWAVT/EFRE/efre\\_inSH\\_2014\\_2020](https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/foerderprogramme/MWAVT/EFRE/efre_inSH_2014_2020).

## 7.7 Rechtliche Rahmenbedingungen/ Versicherung/ Haftungsfrage

Auch bei den rechtlichen Rahmenbedingungen gilt es einige Dinge zu beachten. Grundsätzlich sollten Sie sich um folgende Dinge Gedanken machen:

- Schutz der mitfahrenden Personen,
- Schutz der fahrenden Person, der ehrenamtlichen FahrerInnen,
- Versicherungsschutz für das Fahrzeug,
- Haftung des Betreibers (Rechtsträgers).

Hier kommt es wieder darauf an, welchem Betreibermodell Sie folgen und wer der/die ProjektträgerIn ist. Prinzipiell gilt aber: Schäden aus dem Halten und Führen von Fahrzeugen werden durch die Kfz-Haftpflichtversicherung gedeckt. Es ist aber darauf zu achten, dass

- der Fahrerkreis entsprechend der Nutzung festgelegt wird,
- keine Einschränkung hinsichtlich des Kreises der Mitfahrenden besteht.

Um FahrerInnen adäquat abzusichern, ist es je nach Fall notwendig, eine zusätzliche Unfallversicherung für diese abzuschließen, da Personenschäden nicht durch die Kfz-Haftpflicht abgedeckt sind.

Nebenstehend finden Sie eine Auflistung wichtiger Aspekte, sortiert nach Betreiber- und Projektträgermodell.



- Bitte bedenken Sie: Dieser Leitfaden soll Ihnen nur eine generelle Orientierung geben und kann keine professionelle Rechtsberatung ersetzen.
- Lassen Sie angebotene Versicherungsverträge juristisch prüfen.

## Zu beachtende Versicherungsaspekte nach ProjektträgerIn und Betreibermodell

### Gemeindlich

In Deutschland ist der überwiegende Teil der Kommunen entweder über den Kommunalen Schadensausgleich oder über einen Kommunalversicherer versichert. Für den Fall, dass Sie einen Fahrdienst mit GemeindemitarbeiterInnen und Gemeindefahrzeugen organisieren, decken der Kommunale Schadensausgleich und/oder die beim Kommunalversicherer abgeschlossenen Kfz-Haftpflichtversicherung, Unfall- und Insassenunfallversicherung i.d.R. alle am Anfang dargestellten Sachverhalte ab. Im Falle des Fahrens Ehrenamtlicher befindet man sich teilweise schon in einer Grauzone. Hier sollten Sie in jedem Fall noch einmal Rücksprache mit Ihrem Versicherer halten. Die Vermietung gegen Entgelt wird in der Regel vom Kommunalversicherer nicht abgedeckt. Auch hier ist es zwingend notwendig, Rücksprache zu halten!

Mögliche Ansprechpartner sind hier der kommunale Schadensausgleich (KSA) Kiel (<http://www.ksa-kiel.de/>) oder die GVV Kommunalversicherung VVaG (<https://www.gvv.de/gvv-kommunal/>)

### Vereinsbasiert

Beim vereinsbasierten Betreibermodell sollte der Verein eine entsprechende Kfz-Haftpflichtversicherung abschließen, die den Verleih des Fahrzeugs an beliebige Personen erlaubt.

Bei einem bestehenden Verein sollten Sie unbedingt prüfen, ob eine Unfallversicherung besteht, die z.B. auch die ehrenamtlichen FahrerInnen mitversichert. Lassen Sie sich in jedem Fall beraten. Bei einer Neugründung sollte eine juristische Beratung in Sachen Kfz-Haftpflicht und Unfallversicherung ohnehin eine Pflicht darstellen.

### Aus privater Hand/ Unternehmen

Wenn Sie Ihr eigenes Fahrzeug verleihen, sollten Sie Ihre Versicherungsunterlagen überprüfen. Es besteht z.B. die Möglichkeit, von vornherein anzugeben, dass bestimmte oder beliebige Personen das Fahrzeug nutzen werden [16]. Im Falle, dass dies nicht erfolgt ist, oder die ausleihende Person der Versicherung nicht bekannt ist, wird entstehender Schaden nur durch eine Vollkaskoversicherung abgedeckt [16].

Bei einem Verleihen gegen Entgelt, also einer Vermietung, verhält es sich wiederum anders. Wenn Sie Ihr Fahrzeug über ein Portal vermieten, sorgt das Portal i.d.R. für einen vollständigen Versicherungsschutz oder schließt eine vom Mieter zu tragende Police ab. Bei einer selbstorganisierten Vermietung haben Sie dafür zu sorgen, dass sich das überlassene Fahrzeug in verkehrstüchtigem Zustand befindet. War dies nicht der Fall, können Sie bei einem Unfall theoretisch sogar haftbar gemacht werden. Im Falle der Organisation eines Fahrdienstes sollten Sie unbedingt darauf achten, dass der Fahrer eine Unfallversicherung hat oder dafür sorgen, dass eine Unfallversicherung abgeschlossen wird. Ansonsten sind nach einem Unfall Personenschäden an der/ dem FahrerIn nicht versichert.



1

3

# 8 LETZTE VORBEREITUNGEN

## 8.1 Vor dem Start/ Während des Starts

Nun ist es soweit: Sie können fast starten. Bitte überprüfen Sie anhand untenstehender Checkliste, ob Sie die wichtigsten Punkte durchlaufen haben. Wenn nicht, sollten Sie die fehlenden Teile unbedingt nachholen.

Die letzten Schritte, die Sie nun noch absolvieren sollten, damit wirklich alles, oder zumindest das Meiste, reibungslos klappt sind unten dargestellt.

### Das sollten Sie gemacht haben...

- |          |  |          |   |
|----------|--|----------|---|
| <b>1</b> | Betreibermodell (Angebot und TrägerIn) sowie Verantwortlichkeiten sind geklärt | <b>7</b> | Ladeinfrastruktur ausgewählt/ bestellt                      |
| <b>2</b> | Basiskalkulation ist gemacht   | <b>8</b> | Versicherungsfragen sind geklärt                            |
| <b>3</b> | Tarifmodell steht  | <b>9</b> | Buchungs-, Ausleih-, Übergabe- und Abrechnungssystem stehen |
| <b>4</b> | Fahrzeug ist bestellt/ angeschafft   |          |   |

## Zu beachtende Versicherungsaspekte nach ProjektträgerIn und Betreibermodell

### Liste wiederkehrender Aufgaben

- Ob allein oder nicht: Während des Betriebes fallen regelmäßig wiederkehrende Aufgaben an (z.B. Reinigung, Abrechnung, Buchungsverwaltung), die Sie im Blick haben sollten. Wenn Sie das Dörpsmobil mit Anderen zusammen betreiben, erstellen Sie einen Dienstplan.

### Testen Sie bevor Sie starten

- Es lohnt sich, Prozesse, wie Buchungs- und Ausleihvorgänge erst einmal in kleinem Rahmen durchzuspielen. Dann wird häufig auch deutlich, welche Schritte noch gar nicht bedacht worden sind. Vereinbaren Sie feste Treffen innerhalb Ihrer Arbeitsgruppen, um die Planung und Umsetzung voranzutreiben. Regelmäßige Treffen sind wichtig, um einen Austausch von Erfahrungen zu ermöglichen und den laufenden Betrieb reibungsloser zu gestalten.

### Entwickeln Sie Marketingmaterial

- Um kostendeckend zu arbeiten, ist es wichtig, die ermittelten Bedarfe nun auch abzurufen. Die Ansprache der NutzerInnen sollte je nach Zielgruppe, auf unterschiedlichem Wege erfolgen:
- Entwickeln Sie kleine Handzettel auf denen ganz kurz, die Idee, das Konzept, die Funktionsweise und die Mitmach- und Nutzungsbedingungen (inkl. Tarife) dargestellt sind.
- Verteilen Sie diese Handzettel an häufig frequentierten Orten (Geschäfte, Supermärkte, Sparkassen etc.) und Orten an denen die Zielgruppe in großer Zahl vertreten ist (Vereinsheime, Altenheime, Arbeiterwohlfahrt etc.).
- Nutzen Sie Feste, Zusammenkünfte oder andere Veranstaltungen, um Ihr Dörpsmobil vorzustellen.
- Machen Sie Aushänge z.B. im Rathaus oder Gemeindesaal, um die Leute aufmerksam zu machen.
- Erstellen Sie eine kleine Internetpräsenz (häufig wird dies auch über die Internetseite der Gemeinde realisiert).
- Laden Sie Interessierte zu Ihren nächsten Zusammenkünften ein.
- Laden Sie MedienvertreterInnen zu einer feierlichen Eröffnung ein.

### Planen Sie ein Grundangebot

- Wenn Sie die ersten Testläufe erfolgreich bestritten haben, planen Sie die ersten Ausleihen. Um eine gewisse Grundauslastung Ihres Dörpsmobils zu gewährleisten, sollten Sie sich die Bedarfslisten noch einmal genauer anschauen. Identifizieren Sie hier zunächst große wiederkehrende Buchungsböcke und sprechen Sie jene Personen an, die diesen Bedarf geäußert haben. Planen Sie zunächst ein Angebot mit diesen HauptausleiherInnen, um den Betrieb zum Laufen zu bringen. Danach können Sie schrittweise weitere Nutzungen aufnehmen.

### Nehmen Sie Schrittweise weitere Angebote hinzu

- Sie werden auch feststellen, dass Ihnen aus mancher Richtung Wind entgegenbläst. Diese Personen sollten Sie aktiv in den Prozess einbeziehen, zu Veranstaltungen einladen und Vorurteile abbauen. Ein häufiger Einwand ist auch, dass Sie eine Alternative zum ÖPNV schaffen. Dem ist nicht so! Im Gegenteil, wenn Bedarf besteht kann das Dörpsmobil als Zubringer zum ÖPNV fungieren und somit die Erreichbarkeit von Haltestellen verbessern.
- Machen Sie deutlich,
  - dass es im Kern darum geht nachhaltig Mobilität (insbesondere für benachteiligte Personengruppen) zu sichern und
  - dass es darum geht, die Umwelt zu schützen,
  - dass Sie Lücken im bestehenden Angebot schließen wollen.

### So sollten Sie mit Kritik umgehen

- Stoßen Sie auf Kritik, sollten Sie grundsätzlich offen damit umgehen. Bei Kritik von Externen laden Sie diese ein, das Dörpsmobil zu testen und sich mit den NutzerInnen über die Vorteile des Angebots zu unterhalten.
- Konstruktive Kritik kann zudem helfen, Ihr Angebot weiter zu entwickeln und attraktiver zu gestalten.
- Ein offener und transparenter Umgang beugt zudem negativen Gerüchten vor.



ABL

N-ERGIE

Ladestation für Elektrofahrzeuge  
[www.n-ergie.de](http://www.n-ergie.de)



Ladestation  
für Elektrofahrzeuge





## 9 BETRIEB

» Laufender Betrieb

» Sicherung des Engagements

## 9.1 Laufender Betrieb

Ihr Dörpsmobil wird nur erfolgreich sein, wenn Sie genug NutzerInnen und MitstreiterInnen haben. Beides kommt nicht von selbst. Aus diesem Grunde finden Sie nachfolgend ein

paar wichtige Punkte, denen Sie regelmäßig nachgehen sollten.

### 9.1.1 Rückmeldung zur Nutzung und gegebenenfalls Anpassung des Angebots

Über Ihr Buchungsportal können Sie nach einem halben Jahr schon eine erste Nutzungsstatistik erstellen. Wichtig ist hier zu erfragen:

- Wer hat das Dörpsmobil genutzt?
- Wie häufig wurde es genutzt?

Ein Abgleich mit Ihren ursprünglich angefertigten Bedarfslisten verrät Ihnen, welche Bedarfe leider nicht mit dem Dörpsmobil abgedeckt werden konnten. Haben Sie noch freie Kapazitäten, sprechen Sie diese Personen oder Gruppen noch einmal an und fragen, wie das Angebot aussehen sollte, damit Sie es regelmäßig

nutzen. Vielleicht haben Sie sie ja auch informationstechnisch einfach nicht erreicht. Passen Sie ggf. das Angebot an.

Zudem sollten Sie regelmäßig bei Ihren NutzerInnen nach deren Zufriedenheit und Verbesserungsvorschlägen fragen. Vielleicht lässt sich ja auch einiges einfacher oder mit weniger Aufwand bewältigen. Laden Sie die NutzerInnen, insofern es sich nicht um Vereinsmitglieder handelt, zu den Zusammenkünften ein.

Vielleicht stellen Sie auch fest, dass das Angebot die Nachfrage nicht befriedigen kann und ein weiteres oder anderes Dörpsmobil angeschafft werden sollte.

### 9.1.2 Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit ist nicht nur in der Anfangsphase wichtig. Bleiben Sie präsent und gewinnen Sie weitere MitstreiterInnen. Für einige Förderer ist eine Unterstützung

auch nur dann attraktiv, wenn Sie dadurch ein gewisses Maß an öffentlicher Präsenz erreichen.

### 9.1.3 Jahresabrechnung/ Tarifanpassung

Neben der konstanten Überwachung von Einnahmen und Ausgaben sollten Sie sich spätestens nach einem Jahr daran machen eine Bilanz zu erstellen. Für einen Verein ist eine Jahresabrechnung ohnehin obligatorisch. Ein Gewinn kann nicht nur steuerlich zu Buche schlagen, auch können Sie durch die Bilanzierung wichtige Erkenntnisse gewinnen:

- Arbeitet das Dörpsmobil insgesamt kostendeckend oder müssen noch weitere NutzerInnen gewonnen werden?
- Legt ein Überschuss/ Verlust eine Anpassung der Tarife nahe?
- Muss eventuell kostenseitig gespart oder müssen weitere Einnahmen erschlossen werden?

## 9.2 Sicherung des Engagements

Der Betrieb Ihres Dörpsmobils lässt sich nur mit Hilfe aktiver UnterstützerInnen aufrechterhalten. Sie und Ihre Gemeinschaft sollten also dafür Sorge tragen, dass die ehrenamtliche Arbeit niemandem zur Last fällt und dass die Tätigkeiten ausscheidender HelferInnen rechtzeitig an neue übergeben werden.

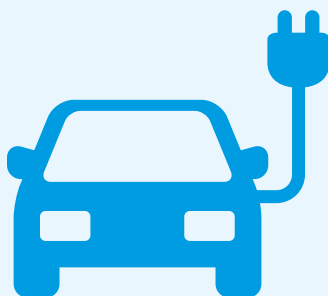
Eine kontinuierliche Erneuerung und/oder Erweiterung des Unterstützerkreises kann auch neue Impulse zur Weiterentwicklung des Angebotes geben.

Deshalb lohnt es sich folgende Hinweise zu beachten:

- Gestalten Sie Zusammenkünfte angenehm.
- Feiern Sie Feste innerhalb Ihrer Gemeinschaft.
- Stellen Sie sicher, dass niemandem die Arbeit zu viel wird.
- Sorgen Sie rechtzeitig für „Nachwuchs“.
- Fragen Sie im Kreis der NutzerInnen nach UnterstützerInnen.
- Informieren Sie regelmäßig die Öffentlichkeit über Entwicklungen des Dörpsmobils.

### SIE HABEN ES GESCHAFFT!

Wir wünschen Ihnen einen reibungslosen Start und vor allem ein erfolgreiches Dörpsmobil!



#### Danke dafür, dass Sie:

- die Menschen im ländlichen Raum mobiler machen,
- dabei helfen, den Verkehr leiser und umweltverträglicher zu gestalten
- und den Ausbau der Erneuerbaren Energien voranbringen!



# 10 GLOSSAR

Stichwort	Seiten
Abrechnungssystem	44/ <b>47</b>
Bedarfsermittlung	12/ <b>18</b> / 26/ 41
Betreibermodell	5/ <b>12</b> / 15- <b>27</b>
Buchungssystem	13/ 25/ 31/ 43/ 44- <b>45</b>
Dörpsmobil-Definition	<b>10</b> / <b>11</b>
Ehrenamtliche	<b>51</b> / <b>65</b> / <b>75</b>
FahrerInnen	30/ <b>43</b> / 75
Fahrzeugwahl	<b>40</b> / <b>41</b> / <b>42</b>
Fördermöglichkeiten	<b>51</b> / <b>52</b> / <b>53</b> / <b>54</b> / <b>55</b>
Ladeinfrastruktur(-säule)	<b>48</b> / <b>49</b> / <b>50</b> / <b>53</b>
Stakeholder/ Akteure	<b>30</b> / <b>31</b>
Standortwahl	<b>48</b> / <b>49</b>
Vereinsweiterung	<b>37</b>
Vereinsgründung	32/ <b>36</b> / <b>38</b>
Versicherung	<b>46</b>



# 11 ABKÜRZUNGS- VERZEICHNIS

AC	Wechselstrom
AG (Mobilität)	Arbeitsgruppe
App	Application software(dt.: Anwendung)
BAFA	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bzw.	beziehungsweise
CCS	Combined Charging Systems
CO	Kohlenstoffmonoxid
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
CsgG	Carsharinggesetz
d.h.	das heißt
DC	Gleichstrom
e.V.	eingetragener Verein
"E-"Auto/ Carsharing	„Elektro-“ Auto/ Carsharing
EFRE	Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz
ELER	Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
i.d.R.	in der Regel
i.G.	in Gründung
inkl.	inklusive(e)
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
Kfz	Kraftfahrzeug
KSA	Kommunaler Schadensausgleich
LEADER	Liaison entre actions de développement de l'économie rurale
LIS	Ladeinfrastruktur
max.	maximal
n.d.	no date
NO <sub>x</sub>	Stickoxide
o.ä.	oder ähnlich
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetzes
PC	Personal Computer
PkW	Personenkraftwagen
s.u.	siehe unten
sog.	sogenannte(e)
u.a.	unter anderem(n)
u.U.	unter Umständen
z.B.	zum Beispiel

# 10 QUELLEN

## Diese Literatur wurde für die Erstellung des Leitfadens gesichtet.

- [1] Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz [Hrsg.] (2016): Leitfaden zum Vereinsrecht. Im Internet unter: [http://bdat.info/wp-content/uploads/2016/12/Leitfaden\\_Vereinsrecht.pdf](http://bdat.info/wp-content/uploads/2016/12/Leitfaden_Vereinsrecht.pdf). Abrufdatum: 23.10.2017.
- [2] Pfeffer, W. (2015): Vereins Know-How.de – Know-how für Vereine und den Nonprofit-Bereich. Im Internet unter: <http://www.vereinsknowhow.de/kurzinfos/leitfaden.htm>. Abrufdatum: 13.07.2017.
- [3] Kiliman, S. (2013): Zeit.de. Carsharing: Gut versichert mit dem fremden Wagen. Im Internet unter: <http://www.zeit.de/mobilitaet/2013-08/autoverleih-versicherung>. Abrufdatum: 25.10.2017.
- [4] Ee4mobile (n.d.): ee4mobile.de - Unser Antrieb. Im Internet unter: <http://www.ee4mobile.de/ueber-uns.html>. Abrufdatum: 25.10.2017.
- [5] BDEW, DKE, ZVEH, ZVEI [Hrsg.] (2016): Der Technische Leitfaden Ladeinfrastruktur Elektromobilität: Version 2. Im Internet unter: [https://www.adac.de/\\_mmm/pdf/161111\\_technischer\\_leitfaden\\_elektromobilitaet\\_2016\\_v2\\_290578.pdf](https://www.adac.de/_mmm/pdf/161111_technischer_leitfaden_elektromobilitaet_2016_v2_290578.pdf). Abrufdatum: 25.10.2017
- [6] ecomento UG (2016): Peugeot und Citroën locken mit neuen Elektroauto-Leasingangeboten. Im Internet unter: <https://ecomento.tv/2016/05/17/peugeot-und-citroen-locken-mit-neuen-elektroauto-leasingangeboten/>. Abrufdatum: 25.10.17
- [7] BMUB (2017): bmub.bund.de – Elektromobilität. Im Internet unter: <http://www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/elektromobilitaet/bmub-foerderprogramm/massnahmenpaket-der-bundesregierung/>. Abrufdatum: 24.10.2017
- [8] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [Hrsg.] (2017): Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland. Im Internet unter: [https://www.adac.de/\\_mmm/pdf/bmvi-foerderrichtlinie-ladeinfrastruktur-elektrofahrzeuge\\_292404.pdf](https://www.adac.de/_mmm/pdf/bmvi-foerderrichtlinie-ladeinfrastruktur-elektrofahrzeuge_292404.pdf). Abrufdatum: 13.07.2017.
- [9] Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume [Hrsg.] (2017): Das Kann der ELER: 30 Beispiele zur Förderung der ländlichen Entwicklung in Deutschland. Im Internet unter: [https://www.netzwerk-laendlicher-raum.de/fileadmin/sites/ELER/Dateien/05\\_Service/Publikationen/eler-broschuere\\_2014\\_2020\\_web.pdf](https://www.netzwerk-laendlicher-raum.de/fileadmin/sites/ELER/Dateien/05_Service/Publikationen/eler-broschuere_2014_2020_web.pdf). Abrufdatum: 24.10.2017.
- [10] Aktivregion Nordfriesland Nord [Hrsg.] (2016): E-Carsharing Klixbüll. Im Internet unter: [http://www.aktivregion-nf-nord.de/fileadmin/user\\_upload/KT\\_Klimawandel\\_Energie/Projekte/E-Carsharing\\_Klixbu%C3%BCll.pdf](http://www.aktivregion-nf-nord.de/fileadmin/user_upload/KT_Klimawandel_Energie/Projekte/E-Carsharing_Klixbu%C3%BCll.pdf). Abrufdatum: 24.10.2017.
- [11] Landesportal Schleswig Holstein (2017): Schleswig-Holstein.de – EFRE in Schleswig-Holstein 2014-2020. Im Internet unter: [https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/foerderprogramme/MWAVT/EFRE/efre\\_inSH\\_2014\\_2020.html;jsessionid=10C690502C073D8A82D85F3D53C4CFA5](https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/F/foerderprogramme/MWAVT/EFRE/efre_inSH_2014_2020.html;jsessionid=10C690502C073D8A82D85F3D53C4CFA5). Abrufdatum: 24.10.2017.
- [12] Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein (n.d.): wtsh.de – Innovationsschwerpunkte. Im Internet unter: <http://wtsh.de/innovative-ideen-realisieren/innovations-schwerpunkte/>. Abrufdatum: 13.07.2017.



- [13] Kreditanstalt für Wiederaufbau (2017): KfW – Umweltprogramm. [https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-Umwelt/Finanzierungsangebote/Umweltprogramm-\(240-241\)/](https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/Energie-Umwelt/Finanzierungsangebote/Umweltprogramm-(240-241)/) Abrufdatum: 25.10.2017.
- [14] Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) [Hrsg.] (2015): Elektromobilität in Schleswig-Holstein: Nachfragepotenziale und Realisierungsoptionen (Modul 1 - Makrostandort-Konzept). Im Internet unter: [https://www.schleswig-holstein.de/DE/Schwerpunkte/Energiewende/Projekt/pdf/Studie\\_Potenziale\\_eMobilitaet\\_SH.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.schleswig-holstein.de/DE/Schwerpunkte/Energiewende/Projekt/pdf/Studie_Potenziale_eMobilitaet_SH.pdf?__blob=publicationFile&v=2) Abrufdatum: 24.10.2017.
- [15] Begleit- und Wirkungsforschung Schaufenster Elektromobilität [Hrsg.] (2017): Eckpunkte für den rechtlichen Rahmen der Elektromobilität: Überblick und Handlungserwägungen der Begleit- und Wirkungsforschung zum Schaufenster-Programm Elektromobilität. Im Internet unter: [http://www.izes.de/sites/default/files/Leitstelle/Schaufenster\\_Elektromobilit%C3%A4t\\_EP34\\_Rechtlicher\\_Rahmen.pdf](http://www.izes.de/sites/default/files/Leitstelle/Schaufenster_Elektromobilit%C3%A4t_EP34_Rechtlicher_Rahmen.pdf). Abrufdatum: 24.10.2017.
- [16] CosmosDirekt (2017): cosmosdirekt.de – Autoverleih. Im Internet unter: <https://www.cosmosdirekt.de/autoversicherung/autoverleih/>. Abrufdatum: 24.10.2017
- [17] Verband der TÜV (2014): vdtuev.de – Elektrofahrzeuge auf dem Prüfstand. Im Internet unter: <https://www.vdtuev.de/news/Elektrofahrzeuge-auf-dem-Pruefstand>. Abrufdatum: 24.10.2017
- [18] ADAC (Hrsg.) (2017) [https://www.adac.de/\\_mmm/pdf/autokosten\\_grundlagen\\_47084.pdf](https://www.adac.de/_mmm/pdf/autokosten_grundlagen_47084.pdf) Abrufdatum 27.10.2017
- [19] IHK/HWK-Starterzentren Rheinland-Pfalz [Hrsg.] (2016): [https://www.pfalz.ihk24.de/blob/luhk24/existenzgruendung\\_und\\_unternehmensfoerderung/Gewerbeanzeigen\\_Gruendungsformalitaeten/Merkblaetter\\_zu\\_erlaubnispflichtigen\\_und\\_erlaubnisfreien\\_Gewerbe/A/1284440/9e609f6695c791e190f060f4a053cee9/Vermietung-von-Kraftfahrzeugen\\_Autovermietung-data.pdf](https://www.pfalz.ihk24.de/blob/luhk24/existenzgruendung_und_unternehmensfoerderung/Gewerbeanzeigen_Gruendungsformalitaeten/Merkblaetter_zu_erlaubnispflichtigen_und_erlaubnisfreien_Gewerbe/A/1284440/9e609f6695c791e190f060f4a053cee9/Vermietung-von-Kraftfahrzeugen_Autovermietung-data.pdf) Abrufdatum 27.10.2017



# 13 ANHANG

## Hinweise für die Ableitung des Betreibermodells, des Fahrzeugtyps und des Bedarfs an ehrenamtliche Fahrern

Zur strukturierten Erfassung des bestehenden Mobilitätsbedarfs können Sie die Kopiervorlage auf Seite 72 zur Hilfe nehmen.

Fragen Sie systematisch ab, für welche Wegezwecke (Beispiele siehe unten) Bedarf besteht, für wie viele Stunden pro Woche sowie für welche Zeiträume regelmäßig ein Fahrzeug und für welche Fahrten ein/e FahrerIn benötigt wird.

### Beispiele für mögliche Wegezwecke:

- Beruflich/Geschäftlich:** z.B. Pendlerwege (Arbeit - Wohnen; Wohnen - Arbeit), Wege in Ausübung des Berufes (Service, Amtsgeschäfte)
- Ausbildung:** z.B. Wege zur Berufsschule/Fachschule, Wege zur Universität
- Daseinsvorsorge:** z.B. Einkauf, Behördengänge, Arztbesuche
- Freizeit:** z.B. Besuch von Einrichtungen, Tagesausflüge, Vereinsgeschäfte (Sport)
- Tourismus:** z.B. Erledigungen von Touristen, Tagestouren
- Zubringerverkehr:** z.B. Weg zum/vom nächsten Regional-, Fern- Busbahnhof



## Hinweise für die Ableitung des Betreibermodells, des Fahrzeugtyps und des Bedarfs an ehrenamtlichen FahrerInnen

Sobald Sie Ihre Befragungsrunde von potenziellen NutzerInnen abgeschlossen haben, können Sie die errechneten Gesamtergebnisse unter der Kategorie „Das haben Sie erfragt“ eintragen und mit Bezug auf die angegliederten Hinweise Ihr Betreibermodell, Fahrzeugtyp und Bedarf an ehrenamtlichen FahrerInnen bestimmen.

### Zusammenstellung Mobilitätsbedarf

Kriterien	Das haben Sie erfragt.	Das sieht doch schon gut aus!	Hier sollten Sie noch einmal nachhaken!
<b>Gesamtausleihstunden pro Woche</b>		Wenn hier mehr als 21 Stunden auftauchen, kann das E-Carsharing zu ähnlichen Konditionen wie z.B. in Klixbüll funktionieren und kostendeckend arbeiten.	Bei weniger als 21h Ausleihe pro Woche sollten Sie sich noch einmal nach möglichen NutzerInnen oder Stammnutzern für eine Basisauslastung umsehen. Sollte sich die Stundenzahl nicht weiter erhöhen, sollten Sie über Betreibermodelle wie z.B. die Ausleihe von Fahrzeugen z.B. in Firmenbesitz nachdenken. Hier wäre das Carsharing in ungenutzten Stunden eine Möglichkeit um für ein Unternehmen laufende Kosten zu reduzieren.
<b>Maximale Anzahl an Mitfahrenden</b>		4 Personen lassen sich problemlos auch mit einem kleineren Wagen transportieren	Bei mehr als 4 Personen brauchen Sie auch ein größeres Fahrzeug, das mehr Kosten in Anschaffung, Leasing und Unterhalt verursacht. Dafür brauchen Sie auch eine höhere Auslastung.
<b>Anzahl Einsätze bei denen ein/e FahrerIn benötigt wird</b>		Einige wenige Fahrten lassen sich sicherlich von ehrenamtlichen FahrerInnen erbringen. Fragen Sie doch zunächst unter den E-Carsharing Interessenten. Bei wenigen Fahrten funktionieren auch informellere Absprachen zwischen FahrerIn und MitfahrerIn zur Organisation des Transportes.	Ehrenamtliches Engagement erfordert nicht nur die Bereitschaft ehrenamtlich zu helfen, also in diesem Fall zu fahren. Denken Sie daran, dass mit zunehmender Anzahl an Fahrten, die durch ehrenamtlich tätige FahrerInnen abgedeckt werden auch der organisatorische Aufwand steigt. Zudem können mit einem normalen Führerschein „nur“ bis zu 8 zusätzliche Personen transportiert werden. Das Erheben eines Beförderungsentgeltes, um die FahrerInnen eventuell zu vergüten würde unter anderem auf der Seite der FahrerIn einen Personenbeförderungsschein erfordern.
<b>Anzahl Einsätze bei denen Güter transportiert werden</b>		Die Beförderung kleinerer Einkäufe, stellt auch mit kleineren Fahrzeugen kein Problem dar. Dennoch sollten Sie nochmal Rücksprache halten, um was für Transporte es sich handelt, da eventuell ein größeres Fahrzeug benötigt wird.	Bei vielen Transporten bietet es sich an eventuell ein größeres Fahrzeug anzuschaffen, gerade wenn auch Unternehmen oder Vereine dieses nutzen. Hier sollten Sie noch einmal Rücksprache halten, da ein größeres Fahrzeug auch höhere Kosten verursacht.

# Preise/ Auszeichnungen des Dörpsmobils Klixbüll

Themenpreis bei der Energieolympiade 2017

Tassilo Tröscherpreis, Stiftung aus der ASG, (Agrarsoziale Gesellschaft) für den Multiplikationsgedanken zur Einführung eines Dörpsmobil in vielen Dörfern SH. (8.11.17)

Ehrung während der COP 23 Weltklimakonferenz in Bonn, am 9.11.17 durch das Umweltbundesamt

Ausgewählt im Programm RegioTwin des Bundesumweltministeriums zum Maßnahmen-Twinning

[http://www.regiotwin.de/fileadmin/redaktion/regiotwin/mediathek/Klimaschutz\\_leicht\\_gemacht.pdf](http://www.regiotwin.de/fileadmin/redaktion/regiotwin/mediathek/Klimaschutz_leicht_gemacht.pdf) (Seite 26/27)



Weitere Informationen zum Dörpsmobil Klixbüll:

<https://m.youtube.com/watch?feature=youtu.be&v=QUmfu-cghVc>

Die Agenda 2030 ist ein Transformationsprozess für unsere Welt und umfasst 17 Globale Ziele mit 169 Unterzielen. Diese Agenda 2030 wurde am 27.9.2015 von 193 Staaten unterzeichnet und von der UN-Vollversammlung mit dem Ziel verabschiedet, bis zum Jahr 2030 die globale Entwicklung sozial ausgewogen, ökologisch verträglich und wirtschaftlich leistungsfähig und nachhaltig zu gestalten. Das Projekt Dörpsmobil leistet nach Einschätzung der landesweiten AG „Dörpsmobil SH“ einen Beitrag zur Erreichung folgender 9 Ziele:



# Dörpsmobil SH – Wir bewegen das Dorf!

## Ihre AnsprechpartnerInnen in den AktivRegionen

### 1. Nordfriesland Nord

Dr.-Ing. Simon Rietz  
[s.rietz@aktivregion-nf-nord.de](mailto:s.rietz@aktivregion-nf-nord.de)  
Tel.: 046 61 - 60 13 40

### 2. Uthlande

Ole Dierßen  
[dierssen@aktivregion-uthlande.de](mailto:dierssen@aktivregion-uthlande.de)  
046 81 - 74 83 99

### 3. Eider-Treene-Sorge

Michael Helten  
[helten@eider-treene-sorge.de](mailto:helten@eider-treene-sorge.de)  
043 33 - 99 24 94

### 4. Südliches Nordfriesland

Joschka Weidemann  
[weidemann@eider-treene-sorge.de](mailto:weidemann@eider-treene-sorge.de)  
043 33 - 99 24 93

### 5. Dithmarschen

Hans Christian Friccius  
[friccus@aktivregion-dithmarschen.de](mailto:friccus@aktivregion-dithmarschen.de)  
0481 - 212 25 56

### 6. Mitte des Nordens

Eva Müller-Meernach  
[eva@emm-sh.com](mailto:eva@emm-sh.com)  
046 34 - 936 51 06

### 7. Schlei-Ostsee

Svenja Linscheid  
[svenja.linscheid@amt-suedangeln.de](mailto:svenja.linscheid@amt-suedangeln.de)  
046 23 - 784 07  
Cornelia Plewa  
[c.plewa@planungsgruppe-plewa.de](mailto:c.plewa@planungsgruppe-plewa.de)  
0461 - 150 97 69

### 8. Eckernförder Bucht

Dr. Dieter Kuhn  
[kuhn@aktivregion-eb.de](mailto:kuhn@aktivregion-eb.de)  
0431 - 53 03 08 33

### 9. Eider- und Kanalregion Rendsburg

Marco Neumann  
[m.neumann@eider-und-kanalregion-rendsbuerg.de](mailto:m.neumann@eider-und-kanalregion-rendsbuerg.de)  
043 31 - 9 45 40 10

### 10. Mittelholstein

Heinz-Dieter Gröning  
[info@aktivregion-mh.de](mailto:info@aktivregion-mh.de)  
043 22 - 5 56 02 10

### 11. Steinburg

Anke Rohwedder  
[rohwedder@regionnord.com](mailto:rohwedder@regionnord.com)  
048 21 - 949 632 30  
Olaf Prüß  
[pruess@regionnord.com](mailto:pruess@regionnord.com)  
048 21 - 148 19 74

### 12. Holsteiner Auenland

Katharina Glockner  
[glockner@regionnord.com](mailto:glockner@regionnord.com)  
048 21 - 949 632 30

### 13. Holsteins Herz

Silke Beck  
[silke.beck@holsteinsherz.de](mailto:silke.beck@holsteinsherz.de)  
045 51 - 949 632 30

### 14. Ostseeküste

Melanie Prigge  
[prigge@markundtrend.de](mailto:prigge@markundtrend.de)  
043 21 - 96 56 11-14

### 15. Schwentine-Holsteinische Schweiz

Günter Möller  
[moeller@aktivregion-shs.de](mailto:moeller@aktivregion-shs.de)  
045 23 - 883 72 67

### 16. Wagrien-Fehmarn

Matthias Amelung  
[matthias.amelung@ar-wf.de](mailto:matthias.amelung@ar-wf.de)  
043 61 - 620 700

### 17. Innere Lübecker Bucht

Tanja Schridde  
[t.schridde@aktivregion-ilb.de](mailto:t.schridde@aktivregion-ilb.de)  
045 04 - 80 35 50

### 18. Herzogtum Lauenburg Nord

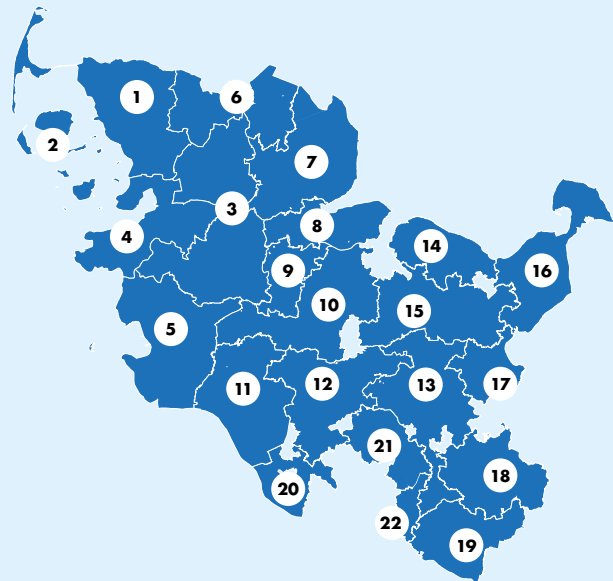
Jürgen Wittekind  
[wittekind@raum-energie.de](mailto:wittekind@raum-energie.de)  
041 03 - 160 41

### 19. Sachsenwald-Elbe

Georg Küpper  
[kuepper@aktivregion-sachsenwald-elbe.eu](mailto:kuepper@aktivregion-sachsenwald-elbe.eu)  
041 51 - 207 97 84

### 20. Pinneberger Marsch & Geest

Mathias Günther  
[guenther@regionnord.com](mailto:guenther@regionnord.com)  
048 21 - 949 632 30



### 21. Alsterland

Dr. Dieter Kuhn  
[kuhn@aktivregion-alsterland.de](mailto:kuhn@aktivregion-alsterland.de)  
04 31 - 530 308 33

### 22. Sieker Land Sachsenwald

Lisa Brehmer  
[lisa.brehmer@inspektour.de](mailto:lisa.brehmer@inspektour.de)  
040 - 414 38 87 48  
Christine Seiler  
[christine.seiler@inspektour.de](mailto:christine.seiler@inspektour.de)  
040 - 414 38 87 45

### Für Informationen auf Landesebene

AktivRegionen-Netzwerk SH  
c/o Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e.V.  
Torsten Sommer  
[info@alr-sh.de](mailto:info@alr-sh.de)  
043 47 - 704 800

