



Herausragende Masterarbeiten

Studiengang

Nachhaltige Entwicklungszusammenarbeit, M.A.

Masterarbeitstitel

Sharing Economy – Von der Bedeutung in ländlichen
Regionen Deutschlands am Beispiel von Car-Sharing

Autor*in

Felix Kauschke

R
P TU

Distance and Independent
Studies Center
DISC

Inhalt

| | |
|--|-----|
| Abkürzungsverzeichnis | III |
| Abbildungsverzeichnis | IV |
| Tabellenverzeichnis | V |
| 1. Einleitung | 1 |
| 1.1. Problemstellung und Forschungsfragen | 1 |
| 1.2. Aufbau der Arbeit | 2 |
| 2. Begriffliche und konzeptionelle Grundlagen zu Sharing Economy in ländlichen Regionen Deutschlands..... | 4 |
| 2.1. Begriffserläuterungen und Relevanz von Sharing Economy im Themenfeld einer nachhaltigen Entwicklung..... | 4 |
| 2.2. Nachhaltigkeitsbezogene Betrachtung von Mobilität in ländlichen Regionen Deutschlands | 12 |
| 3. Methodische und empirische Untersuchungen zu Carsharing als Beispiel einer Sharing Economy speziell in ländlichen Regionen Deutschlands..... | 19 |
| 3.1. Systematische Literaturrecherche zur Bestandsaufnahme von Carsharing- Konzepten in ländlichen Gebieten Deutschlands..... | 19 |
| 3.2. Vertiefende Leitfadeninterviews zu Potenzialen und Herausforderungen von Carsharing in ländlichen Gebieten Deutschlands | 42 |
| 3.2.1. Auswahl der Interviewpartner:innen | 43 |
| 3.2.2. Aufbau des Interviewleitfadens | 44 |
| 3.2.3. Qualitative Inhaltsanalyse | 45 |
| 3.3. Kritische Würdigung | 56 |
| 4. Auswertung der Forschungsergebnisse und akteurspezifische Handlungsempfehlungen zur Stärkung von Carsharing speziell in ländlichen Regionen Deutschlands..... | 57 |
| 4.1. Vergleich der Forschungsergebnisse zu Potenzialen und Herausforderungen von Carsharing in ländlichen Regionen Deutschlands | 57 |

| | |
|---|-----|
| 4.2. Handlungsempfehlungen zur Stärkung von Carsharing speziell in ländlichen Regionen Deutschlands | 61 |
| 4.2.1. Handlungsempfehlungen für Carsharing-Konzepte | 62 |
| 4.2.2. Handlungsempfehlungen für öffentliche Institutionen | 63 |
| 5. Fazit..... | 64 |
| Literaturverzeichnis..... | 68 |
| Anhang | 73 |
| Anhang 1: Systematische Literaturrecherche | 73 |
| Anhang 1.1: Ergebnisse der Datenbanksuche | 73 |
| Anhang 1.2: Ergebnisse Rückwärtssuche..... | 74 |
| Anhang 1.3: Ergebnisse Vorwärtssuche | 75 |
| Anhang 1.4: Verwendete Suchstrings in der Datenbanksuche..... | 76 |
| Anhang 2: induktive Kategorienbildung (qualitative Inhaltsanalyse nach Kuckartz und Rädiker) | 77 |
| Anhang 3: Transkripte der Leitfadeninterviews..... | 125 |
| Anhang 3.1: ██████████ | 125 |
| Anhang 3.2: ██████████ | 129 |
| Anhang 3.3: ██████████ | 136 |
| Anhang 3.4: ██████████ | 142 |
| Anhang 3.5: ██████████ | 152 |
| Anhang 3.6: ██████████ | 160 |
| Ehrenwörtliche Erklärung | |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|------|--|
| B2C | Business-to-Customer |
| bcs | <i>Bundesverband Carsharing e.V.</i> |
| CS | <i>Carsharing</i> |
| DNS | Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie |
| MiD | <i>Mobilität in Deutschland</i> |
| MIV | <i>motorisierter Individualverkehr</i> |
| NPNK | <i>Nationales Programm für nachhaltigen Konsum</i> |
| ÖPNV | <i>öffentlicher Personennahverkehr</i> |
| P2P | <i>peer-to-peer</i> |
| PKW | Personenkraftwagen |
| SDG | <i>Sustainable Development Goal</i> |
| SLR | <i>Systematische Literaturrecherche</i> |
| USD | <i>US-Dollar</i> |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Abbildung 1: Thünen-Typologie zur Abgrenzung ländlicher Räume (Küpper 2016) | 14 |
| Abbildung 2: PRISMA-Diagramm zur Darstellung der Suchtreffer aus der Datenbank-, Vorwärts-, Rückwärtssuche (eigene Darstellung)..... | 26 |
| Abbildung 3: Ablauf der inhaltlich strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse nach Kuckartz (Kuckartz und Rädiker 2024)..... | 46 |

Tabellenverzeichnis

| | |
|--|----|
| Tabelle 1: Taxonomie der systematischen Literaturrecherche (eigene Darstellung nach vom Brocke et. al (2009) in Anlehnung an Cooper (1988)) | 21 |
| Tabelle 2: Übersicht der genutzten Suchbegriffe in der SLR (eigene Darstellung) | 23 |
| Tabelle 3: Ein- und Ausschlusskriterien zur Anwendung in der SLR (eigene Darstellung) | 24 |
| Tabelle 4: Konzeptmatrix in Anlehnung an Webster und Watson (2002) (eigene Darstellung) | 29 |
| Tabelle 5: Häufigkeiten der Beiträge zu den Forschungsfragen (eigene Darstellung) . | 30 |
| Tabelle 6: Auflistung der interviewten Carsharing-Konzepte (eigene Darstellung) | 43 |
| Tabelle 7: Hauptkategorien der qualitativen Inhaltsanalyse nach Kuckartz und Rädiker (2024) (eigene Darstellung) | 47 |
| Tabelle 8: Darstellungen und Definitionen der Subkategorien entlang der Hauptkategorien (eigene Darstellung angelehnt an Kuckartz und Rädiker (vgl. Kuckartz und Rädiker 2024: 139)) | 49 |

1. Einleitung

Sharing Economy – die Ökonomie des Teilens ist eines der Schlagwörter im wirtschaftlichen und soziologischen Diskurs der frühen Vergangenheit. Das Teilen an sich ist jedoch keine neuzeitliche Erscheinung einer globalisierten Welt. Vielmehr ist es seit Anbeginn des anthropologischen Denkens ein fester Bestandteil menschlichen Handelns. Vom Beispiel unserer frühen Vorfahren, die bereits damals die Sinnhaftigkeit des Teilens in einem gestärkten Zusammenhalt der Gruppe oder auch dem vereinfachten Zugang zu Nahrung sahen (vgl. Kehnel 2021, S. 48). Aber auch Klostersgemeinschaften verstanden sich, und dies religionsunabhängig, als „Sharing-Communitys“, die die gemeinschaftliche Nutzung von Ressourcen über privates Eigentum stellten. Homo cooperans statt homo oeconomicus – nutzen statt besitzen (vgl. Kehnel 2021, S. 51)

1.1. Problemstellung und Forschungsfragen

In den vergangenen Jahrzehnten des 20. und 21. Jahrhunderts hat sich der Privatbesitz jedoch wieder in die Gesellschaften, insbesondere der hochentwickelten, westlichen Welt, etabliert. Eigentum an Wohnraum, Fahrzeugen oder auch alltäglichen Gebrauchsgegenständen sind zur Selbstverständlichkeit geworden. Diesem Selbstverständnis von Materialismus und individuellem Privateigentum sollte die Weltwirtschaftskrise im Jahr 2008 und deren weitreichende Auswirkungen auf Gesellschaften, Wirtschaften und Staaten weltweit einen Dämpfer versetzen und befeuerte das Teilen von Wohnraum, Lebensmitteln und Alltagsgegenständen. Wiesen bereits Craigslist und ebay in den 90er-Jahren Ansätze von kollektivem Konsum auf, so zählt die Zeit Ende der 2000er-Jahre als Ursprung des heutigen Schlagwortes der Sharing-Economy aus jenem multinationalen Unternehmen, wie AirBnB im Unterkunftssektor oder Uber im Transportwesen, entstanden (vgl. Schor und Vallas 2021, S. 371). Zählen diese beiden Unternehmen zu den bekanntesten Vertretern der Sharing Economy, darf nicht außer Acht gelassen werden, dass eine Vielzahl von weiteren Unternehmen, Initiativen und Konzepten sich aus der Idee des geteilten Konsums heraus entwickelten. Carsharing ist eine Ausprägung der Sharing Economy und Teilelement von alternativen Mobilitätslösungen mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung Deutschlands. Die Konzentration dieser Carsharing-Konzepte liegt dabei zumeist auf Städte und Regionen der städtischen Einzugsgebiete (vgl. Bundesverband Carsharing e.V. 2024, S. 14), dennoch sollte für eine gesamtheitliche Entwicklung des Landes im Sinne der klimapolitischen Ziele auch der ländliche

Raum Deutschlands dahingehend untersucht werden. Daher sollen im Rahmen dieser Master-Thesis folgende Forschungsfragen untersucht werden:

- *Welche Potenziale von Carsharing sind für eine nachhaltige Entwicklung ländlicher Regionen Deutschlands erkennbar?*
- *Welche Herausforderungen können auf struktureller, politischer und individueller Ebene in Bezug auf Carsharing in ländlichen Regionen Deutschlands identifiziert werden?*

Ausgehend von diesen Forschungsfragen ist die Zielsetzung dieser Masterarbeit die Erlangung von Erkenntnissen über Carsharing im ländlichen Regionen Deutschlands. Dabei sollen Potenziale für eine nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raumes und der Beschreibung von strukturellen, politischen und individuellen Herausforderungen identifiziert werden.

1.2. Aufbau der Arbeit

In dieser Masterarbeit soll das Thema „Sharing Economy in ländlichen Räumen – am Beispiel von Car-Sharing“ untersucht werden. Nach einer thematischen Hinführung im ersten Kapitel werden zunächst im zweiten Kapitel begriffliche und konzeptionelle Grundlagen zu Sharing Economy in ländlichen Regionen Deutschlands vermittelt. Diese setzen sich aus einer Betrachtung der Definitionsansätze von Sharing Economy und einer Einordnung dessen in die nationalen Ziele Deutschlands und der globalen Ziele einer nachhaltigen Entwicklung anhand der Agenda 2030 der Vereinten Nationen zusammen. Darauf folgt eine begriffliche Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität sowie einer Verortung ländlicher Regionen in die geographischen Räume Deutschlands. Anschließend soll die Bedeutung von Mobilität für eine nachhaltige Entwicklung zugespitzt auf die ländlichen Räume Deutschlands aufgezeigt werden.

Im folgenden Kapitel 3 beginnen die wissenschaftlichen Untersuchungen von Carsharing als Beispiel einer Sharing Economy in ländlichen Räumen Deutschlands. Hierfür wird zunächst eine systematische Literaturrecherche durchgeführt, um Forschungsergebnisse aus der Literatur herauszukristallisieren und Schlussfolgerungen für die weitere empirische Untersuchung festzuhalten. Vertiefende Leitfadeninterviews mit Experten von Carsharing-Konzepten des ländlichen Raumes und mit professionellen Carsharing-

Anbietern verstärken den empirischen Teil dieser Ausführungen und erweitern diese Arbeit um aktuelle Datengrundlagen.

In Kapitel 4 werden die schließlich die Ergebnisse aus den beiden Forschungsmethoden gegenübergestellt. Entlang der Zielsetzungen aus den Forschungsfragen werden somit die Informationen über Potenziale von Carsharing für eine nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raumes als auch strukturelle, individuelle und politische Herausforderungen aus den empirischen Erhebungen verglichen. Auf Basis dieser Gegenüberstellung werden anschließend Handlungsempfehlungen für Carsharing-Anbieter und öffentliche Institutionen des ländlichen Raumes ausgesprochen.

Das fünfte Kapitel beinhaltet die Zusammenfassung der wissenschaftlichen Untersuchungsgegenstände sowie deren Auswertung und beantwortet daraufhin detailliert die Forschungsfragen dieser Masterthesis. Schlussletzt werden im Rahmen eines Ausblicks zukünftige Entwicklungsprognosen kenntlich gemacht, welche Raum für weitere Forschungsgegenstände bilden.

2. Begriffliche und konzeptionelle Grundlagen zu Sharing Economy in ländlichen Regionen Deutschlands

Im folgenden Kapitel wird die begriffliche und konzeptionelle Auseinandersetzung zum Themenfeld Sharing Economy vorgenommen. Anhand verschiedener wissenschaftlicher Positionen soll verdeutlicht werden, welche Definitionsansätze sich in der Beschäftigung mit dieser Thematik bildeten als auch Aufklärung stattfinden, welche Hindernisse offenkundig eine Anerkennung einer allgemeingültigen Definition von Sharing Economy erschweren. Es folgt eine Einordnung des Begriffes Sharing Economy in die deutsche sowie globale Nachhaltigkeitsdebatte unter Berücksichtigung der jeweiligen offiziellen Veröffentlichungen im Rahmen der Agenda 2030. Darauf aufbauend wird im zweiten Teil des begrifflich-konzeptionellen Kapitels die Mobilität als ein Bedürfnisfeld der Gesellschaft untersucht und aufgezeigt, welche Bedeutung die Mobilität für eine nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raumes besteht. In diesem Zusammenhang wird auch eine Unterteilung und Beschreibung der ländlichen Räume Deutschlands vorgenommen.

2.1. Begriffserläuterungen und Relevanz von Sharing Economy im Themenfeld einer nachhaltigen Entwicklung

Definitionsversuche

In der detaillierten Auseinandersetzung mit der einschlägigen wissenschaftlichen Literatur zum Thema Sharing Economy ist schnell festzustellen, dass sich eine heterogene Masse aus Definitionsversuchen herausgebildet hat. Eine allgemeingültige Definition ist nach aktuellem wissenschaftlichem Stand nicht vorhanden. Unterschiedliche Fachbereiche der Wissenschaft diversifizieren zudem die Perspektiven auf die Sharing Economy. Es dominiert ein großes Spektrum an akademischer Literatur, die die Ökonomie des Teilens zu definieren versuchen. Die Semantik betreffend gibt es bereits Unterschiede in der weitgehenden Literatur. Von „collaborative consumption“ (vgl. Botsman und Rogers 2010), über „Sharing Economy“ (vgl. Felländer et al. 2015) bis hin zur „collaborative economy“ (vgl. Europäische Kommission 2016, S. 3) existieren parallel verwendete Begrifflichkeiten, die die Aktivitäten eines gemeinschaftlichen Konsumverhaltens beschreiben. Zudem bieten die verschiedenen Definitionen unterschiedliche Blickwinkel auf die

Akzeptanz von Eigentumsübergang, die Rolle von monetären Transfers oder den Austausch auf den jeweiligen Plattformen im Rahmen eines Netzwerkes. Diese Netzwerke können zwischen ausschließlich Endverbrauchern (peer-to-peer-Netzwerke) oder zwischen Unternehmen und Endverbrauchern bestehen (vgl. Curtis und Lehner 2019, S. 3). Unter der Verwendung des Begriffes „collaborative consumption“ beschreiben die Autoren Botsman und Rogers (2010) in ihrem Werk „what’s mine is yours“, wie die Entstehung von diversen Sharing-Strukturen die Art und Weise der damaligen sowie zukünftigen Konsumweisen revolutionieren wird und beschreiben den kollaborativen Konsum als „traditional sharing, bartering, lending, trading, renting, gifting and swapping“ (vgl. Botsman und Rogers 2010, S. XV). Darüber hinaus betonen die Autoren den Zugang zu Dingen im Gegensatz zum Besitz als essentiell für das Konzept des kollaborativen Konsums. „... share components critical to the concept of collaborative consumption. Both are about access: giving people access to goods without the need for ownership.“ (vgl. Botsman und Rogers 2010, S. 110).

Im Fachbeitrag „You are what you can access“ möchte Belk (2014) die Gemeinsamkeiten sowie Unterschiede zwischen „Sharing“ und „collaborative consumption“ untersuchen und wie diese zu den Tätigkeiten von Unternehmen sowie Konzepten der „Sharing Economy“ passen (vgl. Belk 2014, 4.). In seinen Ausführungen vertieft er die begriffliche Bedeutung von „Sharing“ als „the act and process of distributing what is ours to others for their use and/or the act and process of receiving or taking something from others for our use“ (vgl. Belk 2007, S. 127). Daran anknüpfend verdeutlicht er, dass heutige Erscheinungen, die „Sharing“ als Schlagwort ihrer Tätigkeiten einsetzen, nicht das „wahre“ Teilen bedeuten (vgl. Belk 2014, 6). Dabei geht er unter anderem auf die Definition von Botsman/Rogers (2010) ein und beschreibt diese als zu allgemein gefasst, da sie Aktionen des Teilens mit beispielsweise dem Austausch von ungenutzten Dingen auf Marktplätzen oder Geschenken gleichermaßen betrachtet (vgl. Belk 2014, S. 11). Belk (2014) definiert „collaborative consumption“ daher wie folgt:

“Collaborative consumption is people coordinating the acquisition and distribution of a resource for a fee or other compensation. By including other compensation, the definition also encompasses bartering, trading, and swapping, which involve giving and receiving non-monetary compensation.” (vgl. Belk 2014, S. 11).

Diese Definition beinhaltet demnach keine Sharing-Aktivitäten, die ohne einen Ausgleich für die angebotene Aktivität auskommen und exkludieren die Schenkung von Dingen, da hier ein dauerhafter Eigentumsübergang stattfindet (vgl. Belk 2014, S. 12). Des Weiteren bezeichnet Belk (2014) Angebote von Organisationen der collaborative consumption als

„pseudo-sharing“, da sie vom Begriff „Sharing“ Gebrauch machen, aber eher als Kurzzeitmiete von Dingen zu verstehen sind. Hier listet er sogar beispielhaft das Carsharing auf (vgl. Belk 2014, 12.).

Felländer et al. (2015) lehnen ihre Definition wiederum an die von Botsman/Rogers (2010) an und beschreiben „Sharing Economy“ als:

„the Sharing Economy comprises the peer-to-peer exchange of tangible and intangible slack (or potentially slack) resources, including information, in both global and local contexts.“ (vgl. Felländer et al. 2015, S. 20).

Im Vergleich zu Belk (2014) wird keine Aussage darüber getroffen, ob monetäre Mittel als Kompensation für die Inanspruchnahme der Ressource infrage kommen.

Zudem werden in der Definition von Felländer et al. (2015) ausschließlich P2P-Beziehungen als gültige Modelle zwischen den Nutzenden des jeweiligen Angebotes im Rahmen der „collaborative consumption“ angesprochen und demnach Konzepte aus dem B2C-Bereich ausgrenzt (vgl. Felländer et al. 2015, S. 20).

Die EU-Kommission vertritt ebenso eine differenzierte Auffassung von Tätigkeiten des gemeinschaftlichen Konsums und betitelt diese wiederum mit dem Stichwort „collaborative economy“ (vgl. Europäische Kommission 2016, 3). Die Definition der Europäischen Kommission weist dabei Parallelen zu den vorangegangenen Begriffsklärungen auf, fokussiert sich dabei aber im Vergleich zu Felländer et al. (2015) nicht komplett auf P2P-Netzwerke und schließt professionelle Anbieter nicht aus. Weiterführend wird ebenso beschrieben, dass Konzepte der „collaborative economy“ dazu gehören, die nicht auf Gewinn ausgerichtet sind oder aber auch gewinnorientiert agieren (vgl. Europäische Kommission 2016, S. 3):

„For the purposes of this Communication, the term "collaborative economy" refers to business models where activities are facilitated by collaborative platforms that create an open marketplace for the temporary usage of goods or services often provided by private individuals. The collaborative economy involves three categories of actors: (i) service providers who share assets, resources, time and/or skills — these can be private individuals offering services on an occasional basis ('peers') or service providers acting in their professional capacity ("professional services providers"); (ii) users of these; and (iii) intermediaries that connect — via an online platform — providers with users and that facilitate transactions between them ('collaborative platforms'). Collaborative economy transactions generally do not involve a change of ownership and can be carried out for profit or not-for-profit.“ (vgl. Europäische Kommission 2016, S. 3).

Der Deutsche Bundestag veröffentlichte im Jahr 2015 ebenso sein Verständnis der Ökonomie des Teilens und verwendet dabei wiederum den Begriff „Sharing Economy“ (vgl. Deutscher Bundestag 2015, 1):

„*Sharing Economy* (auch „Shared Economy“ oder „Share Economy“) heißt wörtlich übersetzt **„Wirtschaft des Teilens“** und bezeichnet die gemeinschaftliche Nutzung von Gütern durch Teilen, Tauschen, Leihen, Mieten oder Schenken sowie die Vermittlung von Dienstleistungen.“ (vgl. Deutscher Bundestag 2015, S. 1).

In Anlehnung an Botsman und Rogers (2010) werden auch in dieser Definition die vielfältigen Bereiche des gemeinschaftlichen Konsums angesprochen und keine Ausgrenzung von bestimmten Verhaltensweisen, wie das Schenken in Belk (2014) vorgenommen. Auch wenn angeführt wird, dass häufig Privatpersonen, die Angebote über digitale Plattformen bereitstellen, werden gewerbliche Modelle nicht prinzipiell ausgeschlossen (vgl. Deutscher Bundestag 2015, S. 1).

Schlussletzt sollen Ausführungen von Heinrichs (2013) angeführt werden, welche prinzipiell an die Definition von Botsman und Rogers (2010) anknüpfen, aber nochmals betont wird, dass sich nicht nur auf peer-to-peer-Netzwerke fokussiert werden sollte. „Sharing Economy“ oder „collaborative consumption“ sollte vielmehr als „Umbrella“-Begriff fungieren, um Erkenntnisse, Wissensstände, Potenziale und Herausforderungen aus allen Teilbereichen der Ökonomie des Teilens der jungen 2000er Jahre zusammenzuführen und Anreize sowie Hilfestellungen für alle Institutionen des Staates, der Wirtschaft und der Zivilgesellschaft darzubieten (vgl. Heinrichs 2013, S. 229).

Die folgenden Ausführungen werden sich auf den Begriff „Sharing Economy“ beschränken. Als richtungsweisende Definition soll die von Botsman und Rogers (2010) gelten, unter Berücksichtigung der Aussagen von Heinrichs (2013).

Treiber der Sharing Economy

Im Vergleich zur Begriffsklärung von Sharing Economy ist über die Treiber und Hintergründe der Sharing Economy ein homogeneres Feld an akademischen Stellungnahmen vorliegend. Im Wesentlichen werden technologische Innovationen, ökonomische Bedingungen und gesellschaftliche Praktiken als Treiber der Sharing Economy beschrieben (vgl. Schor und Vallas 2021, 370–372; vgl. Demary 2015, S. 7).

Eine Schlüsselrolle nimmt dabei der technologische Aufschwung des Internets und damit der web-basierten Möglichkeit in der Verbindung von Akteursgruppen im B2C- und P2P-Bereich. Diese Form der Verknüpfung von Angebot und Nachfrage auf einem Online-Markt nennt sich Plattformökonomie und besteht, wenn

„erstens mindestens zwei unterschiedliche Nutzergruppen (z.B. Käufer und Verkäufer, Fahrer und Fahrgäste, Hotels und Reisende etc.) über eine Plattform vermittelt interagieren, und zweitens die Präsenz der einen Gruppe den Nutzen der anderen Gruppe durch indirekte Netzwerkeffekte positiv oder negativ beeinflusst“ (vgl. Haucap 2020, S. 21).

Die Interaktion zwischen Akteur:innen auf einer Online-Plattform birgt insbesondere hinsichtlich zweier Faktoren sozioökonomische Vorteile – die Reduktion von

Transaktionskosten und Vertrauen zwischen unbekanntem Teilnehmenden. In der Transaktionskostenökonomik wird die Effizienz von unterschiedlichen, institutionellen Arrangements hinsichtlich der Abwicklung von Transaktionen verglichen (vgl. Peukert 2018). Eine web-basierte Einführung eines Marktplatzes reduziert dabei die Transaktionskosten in beidseitiger Betrachtung. Aus Sicht der nachfragenden Person kann mit geringem Aufwand eine bestimmte Suche nach einem Angebot der Sharing Economy vollzogen werden. Die Angebotsseite hingegen kann sich einer vereinfachten Platzierung auf einer Online-Plattform und zugleich einer Verfügbarkeit von Nutzer:innen und Reichweite bedienen (vgl. Haucap 2015, S. 3). Smartphones und das Angebot von diversen Apps wirken dabei sogar wie ein Katalysator, welches einen Austausch im Rahmen der Sharing Economy noch niedrigschwelliger gestaltet.

Über die Online-Plattformen wird praktisch im selben Zug der zweite, wesentliche Faktor eliminiert. Im gemeinschaftlichen Konsum, sei es zum Beispiel der Verleih des Autos oder das Tauschen von gebrauchten Gegenständen, muss ein gegenseitiges Vertrauen stets vorzufinden sein. Insbesondere im P2P-Bereich wird Vertrauen zwischen den Parteien benötigt. Ein Verlust an Vertrauen jedoch gegenüber den verschiedenen Aktivitäten der Sharing Economy kann sich somit negativ auf die Entwicklung auswirken. Diese Informationsdefizite und die subjektive Skepsis können durch Bewertungsmechanismen auf den web-basierten Plattformen beseitigt werden. Transaktionen können von den Nutzenden beider Seiten bewertet werden, welches im Folgenden eine objektive Betrachtung der Vertrauenswürdigkeit zulässt (vgl. Haucap 2015, S. 3; vgl. Botsman und Rogers 2010, S. 91).

Wirtschaftliche Möglichkeiten begünstigten den Aufschwung der Sharing Economy. Vertrauen nimmt auch hier auch tragende Rolle ein. Die Weltwirtschaftskrise im Jahre 2008 steht sinnbildlich für den Verlust an Vertrauen in marktwirtschaftliche, kapitalistische Strukturen. Aus Notlagen heraus für eine grundlegende Bedürfnisbefriedigung und dem Entgegenwirken von sinkenden Einkommen, bildeten sich Plattformen, die dem Hyperkonsum und kapitalistischen Strukturen eine nachhaltige Gegenlösung darboten (vgl. Schor und Vallas 2021, S. 371). Vorangegangen waren Entwicklungen auf den Finanzmärkten, vor allem in den Vereinigten Staaten, die die Gründung von Tech-Start-Ups begünstigten. Der Hype um das „dot-com“-Business in den 1990er Jahren führte zu einem stark erhöhten Interesse in die Möglichkeiten des Internets und ließ Investitionen an Risikokapital in junge Tech-Unternehmen rapide ansteigen (vgl. Srnicek 2017, S. 17), so dass um Ende 1990 und Anfang 2000 mehr als 256 Billionen USD flossen, Tech-Aktien um 300 Prozent stiegen und online-basierte Unternehmen eine Marktkapitalisierung von 5 Trillionen USD beanspruchten (vgl. Srnicek 2017, S. 18).

Aus gesellschaftlicher Perspektive ist zudem ein Wandel vom individuellen Verlangen nach Besitz und verschwenderischen Umgang mit Naturkapital hinzu altruistischen, ethischen und moralischen sowie nachhaltigen Handlungsweisen erkennbar. Nachhaltigkeit ist ein Buzzword in Wirtschaft und Gesellschaft. Wenn auch teilweise von Kritik und negativen Konnotationen begleitet, beschreibt es doch eine Veränderung von Konsumverhalten als auch Lebensstilen der Menschen (vgl. Reuschl und Bouncken 2017, S. 191). Hintergründe sind allen voran in dem steigenden Bewusstsein über Ressourcenverschwendung, Umweltverschmutzung und Auswirkungen des Klimawandels zu sehen. Ein triviales Fortsetzen der gegenwärtigen Handlungsweisen auf individueller, staatlicher und wirtschaftlicher Ebene stößt bei einer steigenden Anzahl an Menschen auf Unverständnis, weshalb sich Tätigkeiten des gemeinschaftlichen Konsums in die geforderten nachhaltigen Themenfelder eingliedern (vgl. Sikorska und Grizelj 2016, S. 322). Hinzu kommt eine stetig wachsende, globale Bevölkerungszahl allen voran in Städten und Metropolregionen. Städtische Regionen sind einem steigenden Druck zwischen Wohnraum, wirtschaftlichen Standorten und Bereichen des alltäglichen Lebens ausgesetzt. Effiziente Konzepte können dazu beitragen Spannungsfelder aufzulösen und für eine gleichberechtigte und nachhaltige Entwicklung zu sorgen (vgl. Sikorska und Grizelj 2016, S. 321).

Relevanz im Themenfeld nachhaltige Entwicklung

Bis zum Ablauf der Agenda 2030 der Vereinten Nationen sind es nur noch 5 Jahre. Laut dem aktuellen Bericht zum Stand der 17 Nachhaltigkeitsziele aus 2024 liegen ernüchternde Entwicklungen in den Zielvorgaben vor. Von den 135 vorliegenden Zielvorgaben sind nur 17% auf Kurs oder erfüllt, 18% stagnieren hingegen auf dem Niveau aus dem Basisjahr 2015 und 18% sind sogar rückläufig Fortschritte wurden auch erreicht, dennoch sind enorme Anstrengungen der Weltgemeinschaft notwendig, um eine bessere, nachhaltigere Entwicklung auf globaler Ebene zu erreichen. (vgl. Vereinte Nationen 2024, S. 4). Wie wird Sharing Economy in die Debatte einer nachhaltigen Entwicklung international und national eingeordnet?

Die Ökonomie des Teilens ist vorrangig dem SDG 12: „Nachhaltige/r Konsum und Produktion“ zuzuordnen, welches unter anderem Maßnahmen für eine nachhaltige Infrastruktur fördert (vgl. Vereinte Nationen - Regionales Informationszentrum für Westeuropa 2021). In Bezug auf das Themenfeld und die Forschungsfrage dieser Arbeit lässt sich ebenso eine thematische Überschneidung mit dem SDG 11: „Nachhaltige Städte

und Gemeinden“ und dem deklarierten Ziel 11.2. „bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen [...]“ (vgl. Statistisches Bundesamt 2025a). Festzuhalten ist dabei jedoch, dass Aktivitäten der Sharing Economy nicht explizit in Unterzielen oder Indikatoren der 17 Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen erwähnt werden, sondern somit nur indirekt als Instrument zur Zielerreichung verstanden werden können. Auf nationaler Ebene verabschiedete die Bundesregierung erstmals im Jahr 2016 die „deutsche Nachhaltigkeitsstrategie“ und entwickelte diese im Jahr 2021 weiter. In Anbetracht des damaligen Ist-Zustandes zur mangelhaften Erreichung der Zielvorgaben der Agenda 2030, wurde eine „Aktionsdekade“ ausgerufen, die zielgerichtete Aktionen zur Umsetzung der Agenda 2030 darbieten soll. Ableitend von den Zielen der Vereinten Nationen sind somit zielgerichtete Maßnahmen zur Förderung eines nachhaltigen Konsums im SDG 12 „Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen“ anzufinden. Ausprägungen des gemeinschaftlichen Konsums wären somit dieser Zielvorgabe unterzuordnen, finden aber in der DNS keine explizite Erwähnung (vgl. Die Bunderegierung 2020, S. 27). Im Jahr 2016 hat Deutschland zudem das „Nationale Programm für nachhaltigen Konsum“ beschlossen und 2019 veröffentlicht. Die Bundesregierung kam somit dem globalen Unterziel 12.1 des SDG 12 nach (vgl. Statistisches Bundesamt 2025b). In dieser Strategie soll ein nachhaltiger Konsum konzentriert betrachtet werden und wird von der Bundesregierung wie folgt aufgefasst:

Nachhaltiger Konsum heißt heute so zu konsumieren, dass die Bedürfnisbefriedigung heutiger und zukünftiger Generationen unter Beachtung der Belastbarkeitsgrenzen der Erde nicht gefährdet wird. (vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) 2019, S. 5).

Inhaltlich klärt die NPNK zunächst über Ziele und Handlungsbedarfe für einen nachhaltigen Konsum auf. Anschließend werden fünf Leitideen definiert und Handlungsansätze wie Bildung, Verbraucherinformation und umweltgerechte Produktgestaltung, beleuchtet. Folglich werden besonders relevante Bedürfnisfelder erläutert und Maßnahmen dargestellt (vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) 2019, S. 5–6). Grundsätzlich setzt sich die Bundesregierung im Rahmen des NPNK für eine Ausweitung der Forschung für nachhaltigen Konsum im Sinne der Ressourcen- und Energieeffizienz als auch für Suffizienzstrategien und für die Stärkung von individuellen, nachhaltigen Lebensstilen sowie der Veranschaulichung von Konsumauswirkungen ein (vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) 2019, S. 34). Direkte Maßnahmen finden daraufhin im Bedürfnisfeld „Mobilität“

Berücksichtigung. Fokus soll laut des BMU auf der Begünstigung von klimafreundlichen Mobilitätsformen liegen, welches Konzepte des gemeinschaftlichen Konsums, wie Carsharing oder Bikesharing und auch beispielsweise die Förderung von Kooperationen zwischen Carsharing-Konzepten und dem ÖPNV beinhaltet (vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) 2019, S. 41). Im weiteren Verlauf werden konzeptionelle Ansätze der Sharing Economy nur noch marginal berücksichtigt. Lediglich wird sich im Bedürfnisfeld „Bekleidung“ für verbesserte Rahmenbedingungen und für ein breites Spektrum an Angebotsmöglichkeiten von Kleidungsstücken eingesetzt, welches beispielsweise den Tausch gebrauchter Kleiderware beinhaltet (vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) 2019, S. 60).

Sharing Economy: Beispiel Carsharing

Nach dem Bundesverband Carsharing (bcs) ist Carsharing „die organisierte, gemeinsame Nutzung von mehrspurigen Kraftfahrzeugen durch einen unbestimmt großen Personenkreis.“ Carsharing gilt dabei als alternative Mobilitätsangebot zum privaten oder gewerblich genutzten PKW und wird von einem Carsharing-Betrieb bereitgestellt (vgl. Bundesverband Carsharing e.V. 2025).

In der Beschäftigung mit Sharing Economy und dem Bezug zum Teilen eines Autos gibt es zahlreiche ähnliche Begrifflichkeiten, wie Ridesharing, Carpooling oder Ridehailing. Diese nehmen jedoch unterschiedliche Angebots- und Nachfragebereiche ein, so bedeutet Carpooling beispielsweise das Anbieten und Nutzen von Mitfahrgelegenheiten (vgl. Aguiléra und Pigalle 2021, S. 1). Ridesharing gilt als Überbegriff vom oben genannten Carpooling oder dem Ridepooling, bei dem ein Fahrzeug von mehreren Personen genutzt wird, die eine ähnliche Destination zu erreichen anstreben (vgl. Mitropoulos et al. 2021, S. 1). Ride-hailing beschreibt auf der anderen Seite die Buchung von Fahrten eines privaten Angebotes über eine mobile Anwendung (vgl. Tirachini 2020, S. 2012).

Der Bundesverband Carsharing unterscheidet grundsätzlich zwischen zwei Arten des Carsharings. Beim stationsbasierten Carsharing besitzen die Autos der Carsharing-Flotte feste Stellplätze in der Nähe von Wohnungen und/oder Arbeitsplätzen. Diese gelten als zentraler Punkt für die Abholung und Rückgabe des Carsharing-Fahrzeuges. Das free-floating-Carsharing funktioniert mit einer Flotte an Fahrzeugen, die nicht zu festen Stellplätzen zugeordnet sind und daher innerhalb des Einzugsgebietes des Carsharing-Unternehmens abgestellt werden können. Hinzu kommen seit 2011 kombinierte

Carsharing-Systeme aus stationsbasiertem und free-floating-Carsharing. Eine weitere Form bildet das peer-to-peer Carsharing, welches das private Teilen von Fahrzeugen über das Internet oder durch den direkten, persönlichen Austausch bedeutet. Der Zugang zu den Fahrzeugen als auch die Stellplätze hängen von den Aufenthaltsorten der beteiligten Personen ab. Es wird vom bcs als Carsharing-Form aufgeführt, unterscheidet sich jedoch aufgrund dieser Merkmale von den zwei wesentlichen Arten des Carsharings (vgl. Bundesverband Carsharing e.V. o.J.).

Schlussletzt ist festzuhalten, dass sich Ansätze, Konzepte und Handlungsfelder der Sharing Economy nur geringfügig in Lösungsstrategien für eine nachhaltigere Entwicklung auf nationaler und globaler Ebene integrieren konnten. Lediglich nachhaltige Mobilitätskonzepte scheinen eine größere Aufmerksamkeit zu erlangen, welche daher im folgenden Kapitel mit Fokus auf den ländlichen Raum Deutschlands untersucht werden sollen.

2.2. Nachhaltigkeitsbezogene Betrachtung von Mobilität in ländlichen Regionen Deutschlands

Ländliche Regionen Deutschlands werden häufig mit einer gesamtheitlichen strukturellen Abnahme von Einkaufsmöglichkeiten, öffentlichen Institutionen oder Einrichtungen der Gesundheitsversorgung in Verbindung gebracht. Verbunden mit einer Angebotsreduktion des öffentlichen Personennahverkehrs sind Unmut und das Gefühl der Abgeschiedenheit nur eine logische Konsequenz. Hingegen hat der motorisierte Individualverkehr besonders im ländlichen Raum seine Bedeutung nicht verloren. So gaben im Jahr 2023 51% der Bewohner:innen von Dörfern an, dass der PKW mehrmals täglich oder täglich genutzt wird. Im Vergleich zu 40% bei befragten Bewohner:innen von Großstädten (vgl. Verband der Automobilindustrie 2023, S. 5). Auch der PKW-Bestand stieg deutschlandweit von 2023 zu 2024 von 48,76 Millionen auf 49,1 Millionen PKWs und erreichte damit einen neuen historischen Höchststand. Nur in Bundesländern, die zugleich auch Großstädte sind, sank der KFZ-Bestand. Großflächige Bundesländer mit hohem Anteil an ländlichen Gebieten verzeichneten hingegen nur Anstiege des Fahrzeugbestandes (vgl. KBA 2025). Diese Entwicklung wird durch den Trend zum Zweit- oder Drittauto zudem vorangetrieben. So besaßen 27% der Haushalte im Jahr 2022 zwei PKW, hingegen waren es im Jahr 2012 24,5% (vgl. Statistisches Bundesamt 2023). Auf der anderen Seite zeigen Statistiken, dass die durchschnittliche Jahresfahrleistung von PKWs in Deutschland im Zeitraum von 2019 (13.509km/Jahr) – 2023 (12.320 km/Jahr)

gesunken ist (vgl. KBA 2024). Eine ineffizientere Nutzung der in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge ist somit erkennbar, welches den Bedarf an alternativen, nachhaltigeren Lösungsansätzen forciert. Ausgehend vom Forschungsgegenstand soll der Fokus daher weiterführend auf der nachhaltigkeitsbezogenen Betrachtung von Mobilität im ländlichen Raum Deutschlands liegen. Wie können ländliche Regionen Deutschlands in die geografische Betrachtung eingeordnet werden und welchen Stellenwert nimmt Mobilität im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung ein?

Ländlicher Raum Deutschlands

Eine klare Abgrenzung des ländlichen Raumes in der Raumforschung Deutschlands ist weder vorhanden noch liegt es im wissenschaftlichen Interesse eine unbewegliche Einordnung des ländlichen Raumes vorliegend zu haben. Humer in der Studie des BBSR (2023) spricht in diesem Zusammenhang von einer Abgrenzungspluralität. Neben den Einheiten zur räumlichen Abgrenzung von etwa Gemeinden, Kreisen oder Städten gehören themenspezifische Indikatoren, wie Demographie und Ökonomie, zu den Faktoren, die verschiedenste Beschreibungen des ländlichen Raumes hervorrufen können (vgl. BBSR 2023, S. 71).

Die grundlegende Einordnung des ländlichen Raumes Deutschland für diese wissenschaftliche Arbeit wird mithilfe der Forschung und Studien des Thünen-Instituts für Ländliche Räume vorgenommen. Dabei wird sich auf die Thünen-Typologie nach Küpper (2016) berufen, welche die Dimensionen „Ländlichkeit“ und „sozioökonomische Lage“ durch adäquate wissenschaftliche Indikatoren beschreibt. Basis der Typologisierung bilden die 361 Kreisregionen Deutschlands (vgl. BBSR 2023, S. 14).

Die Dimension der Ländlichkeit wird dabei durch den Index des Stadt-Land-Kontinuums beschrieben. Eine harte Unterscheidung von Stadt und Land (Stadt-Land-Dichotomie) wird somit abgelöst und der zunehmenden heutigen Vernetzung und Vereinigung von städtischen und ländlichen Regionen entgegengekommen. Für die Ländlichkeit werden in der Thünen-Typologie die Indikatoren Siedlungsdichte, Anteil land- und forstwirtschaftlicher Fläche, Anteil der Ein- und Zweifamilienhäuser, Bevölkerungszahl im Umkreis und die Abgelegenheit von großen Zentren verwendet. Das Ergebnis bilden räumliche Unterscheidungen, welche zum einen nicht-ländliche Räume von ländlichen Räumen differenzieren und zum anderen die ländlichen Räume in „eher ländlich“ und „sehr ländlich“ einordnen (vgl. BBSR 2023, S. 14–15). Die zweite Dimension der

Typologisierung bezieht sich auf die sozioökonomische Lage der Region und verwendet dabei neun Indikatoren der Bereiche öffentliche Dienstleistungen, Einkommen, Wohnen, Gesundheit, Bildung und Arbeitslosigkeit. Darauf werden die Kreisregionen in Räume mit „guter“ und „weniger guter“ sozioökonomischer Lage eingeteilt (vgl. BBSR 2023, S. 15–16). Werden die beiden Dimensionen schließlich in Korrelation gebracht, ergeben sich insgesamt fünf Typen für die Beschreibung der räumlichen Struktur Deutschlands, welche in der folgenden Abbildung von Küpper dargestellt werden:

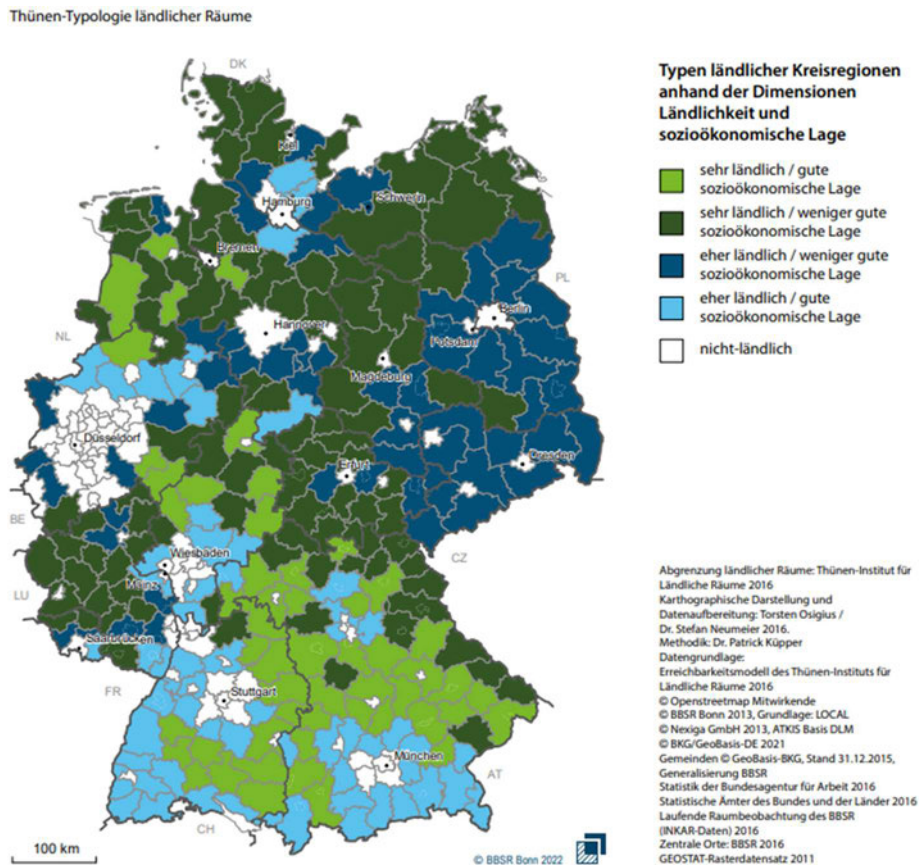


Abbildung 1: Thünen-Typologie zur Abgrenzung ländlicher Räume (Küpper 2016)

Nach der Thünen-Typologie sind 91,3% der Fläche Deutschlands den vier Typen ländlicher Räume zugeordnet und besitzen einen Anteil von 56,7% an der Gesamtbevölkerung. Dabei hat der Typ „sehr ländlich/weniger gute sozioökonomische Lage“ die größte flächenmäßige Ausdehnung mit 38,1%. Die Anteile an der Gesamtbevölkerung variieren in der Spanne von 11% (Typ: sehr ländlich/gute sozioökonomische Lage) bis 15,8% (Typ: eher ländlich/gute sozioökonomische Lage) (vgl. BBSR 2023, S. 16).

Die Thünen-Typologie bietet eine fundierte Grundlage für weiterführende Analysen und die Auswahl von geeigneten Leitfadeninterviews im Rahmen dieser Ausführungen. Die Abgrenzung des ländlichen vom städtischen Raum wird durch die Thünen-Typologie erreicht und im gleichen Zuge verdeutlicht, dass der ländliche Raum keine homogene, rückständige Fläche in Bezug auf Wirtschaftskraft und Modernisierung ist. Rückschlüsse können somit für Vorhaben der ländlichen infrastrukturellen Aufwertung gezogen werden. Eine Einordnung der Kreisregion in einen ländlichen Typus kann mit höheren monetären und strukturellen Aufwendungen verbunden werden, welche jedoch durch eine „gute sozioökonomische“ Ausprägung ausbalanciert werden können (vgl. BBSR 2023, S. 16). Sicherlich bedarf es demnach einer gezielten Betrachtung der heterogenen Kreisgebiete, um Ansätze für eine räumliche Entwicklung zu finden. Diese Ansätze beziehen sich insbesondere auch auf Konzepte der ländlichen Mobilität und der Bedeutung für eine nachhaltige Entwicklung. Dies soll im folgenden Kapitel verdeutlicht werden.

Mobilität im ländlichen Raum Deutschlands

Mobilität leitet sich vom lateinischen *mobilitas* ab (vgl. Duden o.J.) und wird häufig mit Beweglichkeit beschrieben, bei welcher „zusätzlich die mit der beobachtbaren Ortsveränderung einhergehenden Fähigkeiten und Bedürfnisse in den Blick genommen werden“ (vgl. Wilde und Klinger 2017, S. 7). Diese Definition beschreibt bereits die physische bzw. räumliche Mobilität, schließt dennoch die soziale und kulturelle Komponente von Mobilität mit ein (vgl. Wilde und Klinger 2017, S. 7). In den folgenden Ausführungen wird sich nur auf die physische Mobilität im Sinne der räumlichen Beweglichkeit von Individuen gestützt. Andere Arten von Mobilität als auch die räumliche Mobilität von Informationen und Gütern werden ausgegrenzt.

Wie in der vorangegangenen Darstellung des ländlichen Raumes nimmt dieser einen Großteil der Fläche Deutschlands ein. Unter Berücksichtigung der sozioökonomischen Differenzen kann häufig festgestellt werden, dass ländliche Regionen stärker mit Herausforderungen des demografischen Wandels, der Abwanderung von jungen Menschen in zentrale Ballungsgebiete und der Aufrechterhaltung von strukturellen sowie institutionellen Einrichtungen konfrontiert werden. Letzteres ist zu dem im Ausbau als auch des Erhalts des öffentlichen Nahverkehrs erkennbar, welcher in vielen Regionen Deutschlands an seine wirtschaftlichen Grenzen kommt. Dies zeigt sich auch im Modal Split der Untersuchung zur Mobilität in Deutschland. Der motorisierte Individualverkehr nimmt in

ländlichen Regionen (unterteilt in „zentrale Stadt“, „Mittelstadt, städtischer Raum“ und „kleinstädtischer Raum, dörflicher Raum“) den größten Anteil ein. Dies gleicht sich zwar mit den Stadtregionen, dennoch wird in den Prozentsätzen deutlich, welche erhöhte Bedeutung dem MIV in ländlichen Regionen zukommt (vgl. Nobis und Kuhnimhof 2018, S. 47). Beispielsweise liegt der MIV in kleinstädtischen, dörflichen Regionen bei einem Anteil von 55% und in Regiopolen und Großstädten der städtischen Regionen bei 37% (vgl. Nobis und Kuhnimhof 2018, S. 47). Ein umgekehrtes Bild zeigt sich in der Betrachtung des ÖPNVs. Jener Anteil nimmt mit zunehmender Ländlichkeit stetig ab, weshalb die ländlichen Regionen einen Anteil von 5-7% besitzen und städtische Regionen von 7-20% aufweisen (vgl. Nobis und Kuhnimhof 2018, S. 47). Übereinstimmungen zur größeren Bedeutung des MIV in ländlichen Regionen sind auch in der Tagesstrecke der unterschiedlichen Regionen erkennbar. Im kleinstädtischen dörflichen Raum werden 29km täglich durch den MIV bewältigt. Im städtischen Raum, wie der Metropole, ist dabei eher ein Verkehrsmittelmix erkennbar (vgl. Nobis und Kuhnimhof 2018, S. 48). Somit wird verdeutlicht, dass der PKW im Sinne des MIV die Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum darstellt. Insbesondere in stark zersiedelten peripheren Regionen des ländlichen Raumes ist ein mangelhafter Erfolg des ÖPNVs zur Deckung des Mobilitätsbedarfes und für die nötige Flexibilität in der Überbrückung von Distanzen, zu erkennen. Carsharing im Allgemeinen wird in der Studie zur Mobilität in Deutschland als Nische bezeichnet. Die Ausführungen ergaben, dass zum Zeitpunkt der Studie zwar 3% der Befragten Mitglied bei einem Carsharing-Unternehmen sind, zwei Drittel der Nutzenden aber das Angebot selten bis nie beanspruchen (vgl. Nobis und Kuhnimhof 2018, S. 85). Spezifisch für den ländlichen Raum wird erkennbar, dass das Angebot einen noch niederen Stellenwert einnimmt. In der Verteilung der Carsharing-Mitglieder:innen nach Raumtyp sind nur 6% der circa 2.200.000 Mitglieder:innen den ländlichen Regionen zuzuordnen (vgl. Nobis und Kuhnimhof 2018, S. 84) und weisen im Durchschnitt eine geringere Häufigkeit der Carsharing-Nutzung auf (vgl. Nobis und Kuhnimhof 2018, S. 85).

Schlussletzt möchte der Autor darauf hinweisen, dass die Studie zur Mobilität in Deutschland aufgrund des Zeitpunktes der Veröffentlichung eventuell nicht mehr die aktuelle Situation widerspiegelt. Zum Zeitpunkt der Anfertigung dieser Masterthesis ist eine weitere Studie zur „Mobilität in Deutschland (MiD) 2023“ noch im Prozess. Ergebnisse dieser Studie sollen bis Mitte 2025 erscheinen.

Angaben zu den Raumtypen basieren in der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ auf Raumbesichtigungen des BBSR. Die geometrische Grundlage bilden dabei die Einheitsgemeinden und Gemeindeverbände (vgl. Nobis und Kuhnimhof 2018, S. 23).

Nachhaltigkeitsbezogene Betrachtung von Mobilität im ländlichen Raum Deutschlands

Grundstein für das Konzept einer nachhaltigen Entwicklung legte der Bericht der Vereinten Nationen „Our common future“ oder auch „Brundlandt-Bericht“ genannt aus dem Jahr 1987, welches eine nachhaltige Entwicklung als Entwicklung darstellt, die die Bedürfnisse der heutigen Generation befriedigt ohne die Bedürfnisse zukünftiger Generationen einzuschränken (vgl. World Commission on Environment and Development, 1987.). Fünf Jahre später wurde dann auf der Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung das Leitbild der nachhaltigen Entwicklung und den damit zugrundeliegenden drei Dimensionen – Ökonomie, Ökologie und Soziales – beschlossen (vgl. Vereinte Nationen 1992).

Folgend werden die drei Dimensionen somit auch im Sinne einer nachhaltigen Mobilität analysiert. Im Allgemeinen bedeutet dies die Schaffung einer sozial- und umweltverträglichen Mobilität, die die Teilhabe am wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben ermöglicht.

Die **soziale Dimension** bezieht sich dabei auf die individuelle Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Im ländlichen Raum mobil zu sein, bedeutet die Erreichbarkeit von zweckgebundenen Orten, wie Arbeitsplatz, Schule und Einkaufszentren und zu anderen Institutionen der Daseinsvorsorge. Diese Mobilität wird im ländlichen Raum, wie in Kapitel 2.2. aufgezeigt, vorrangig durch den MIV erreicht, wobei dennoch ein beträchtlicher Anteil der Bevölkerung der ländlichen Raumstruktur kein privates PKW besitzt und somit an der kulturellen, wirtschaftlichen und sozialen Teilnahme behindert wird (vgl. Nadler und Fina 2021, S. 180). Zudem tragen infrastrukturelle und wirtschaftliche Herausforderungen ländlicher Regionen dazu bei, dass erwerbstätige Menschen immer weitere Pendelwege auf sich nehmen müssen, welches eine Verringerung von Zeit für zivilgesellschaftliche Tätigkeiten und Engagement in den jeweiligen Kommunen bedeuten kann (vgl. Nadler und Fina 2021, S. 180). Becker und Bormann (2018) verweisen in diesem Zusammenhang auf die Notwendigkeit einer „regionalen Identität“, ohne jene „kein politisches, soziales oder anderes ehrenamtliches Engagement vor Ort entstehen“ kann (vgl. Becker und Bormann 2018, S. 5). Nachhaltige Mobilität muss es im Sinne der sozialen Dimension schaffen eine breitgefächerte Varianz aus Mobilitätslösungen anzubieten, die die Bedürfnisse aller Individuen des ländlichen Raumes anspricht.

Die **ökologische Dimension** fordert eine umweltverträgliche Ausrichtung von Mobilität. Zielsetzungen liegen dabei nach Gather et. al. (2008) auf der Eindämmung des Verkehrswachstums, der Förderung umweltverträglicher Verkehrsträger und der

Verminderung bestehender sowie der Vermeidung zukünftiger Umweltbeeinträchtigungen (vgl. Gather et al. 2008, S. 273). Becker und Bormann (2018) befürworten dafür unter anderem eine Internalisierung von externen Kosten des Verkehrs, sowohl auf der ökologischen als auch sozialen Ebene, damit „vielfach ungedeckte externe Kosten des Verkehrs“ unter Berücksichtigung des Naturkapitals und einer intergenerationellen Gerechtigkeit aufgefangen werden können (vgl. Becker und Bormann 2018, S. 6). Die Internalisierung dieser externen Kosten würde somit eine Abwägung zwischen Alternativen des Verkehrsangebotes bewirken. Speziell für den ländlichen Raum gilt dabei jedoch, dass diese Alternativen auch im angemessenen Maß vorhanden sein müssen.

Zusammenfassend lässt sich für eine holistische Betrachtung der ökologischen Dimension einer nachhaltigen Mobilität sagen, dass Effizienz-, Suffizienz- und Konsistenzstrategien untersucht werden müssen. Dies umfasst sowohl die Reduktion des Ressourceneinsatzes zur Steigerung der Effizienz, die Etablierung nachhaltiger Stoff- und Energieströme im Sinne der Konsistenz und einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung (Suffizienz)“ (vgl. Umweltbundesamt 2024b).

Die **ökonomische Dimension** einer nachhaltigen Mobilität befasst sich zum einen mit der wirtschaftlichen Effizienz eines Verkehrsangebotes (vgl. Gather et al. 2008, S. 273). Im ländlichen Raum beschränkt sich dieses Verkehrsangebot zumeist auf die Nutzung eines privaten PKWs, welche häufig ineffiziente Kapazitätsauslastungen aufweisen (vgl. Umweltbundesamt 2024a). Aber nicht nur im privaten Sektor, sondern auch der öffentliche Nahverkehr sieht sich Herausforderungen ausgesetzt. Dazu gehört zum Beispiel die Finanzierbarkeit der Verkehrsangebote der öffentlichen Institutionen (vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2023, S. 9). Innovative Konzepte und Handlungsfelder, die nachhaltige multimodale Mobilitätslösungen vorschlagen, sollten im Sinne einer nachhaltigen wirtschaftlichen Mobilität berücksichtigt und gefördert werden.

Wie die Ausgestaltung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten im ländlichen Raum Deutschlands vorangeschritten ist, soll im folgenden Kapitel im Rahmen der wissenschaftlichen Untersuchungen zu Sharing Economy-Konzepten am Beispiel von Car-Sharing untersucht werden.

3. Methodische und empirische Untersuchungen zu Carsharing als Beispiel einer Sharing Economy speziell in ländlichen Regionen Deutschlands

Das folgende Kapitel stellt die methodische und empirische Untersuchung zu den Forschungsfragen dieser wissenschaftlichen Abhandlung dar. Zunächst wird dabei im Rahmen einer systematischen Literaturrecherche verdeutlicht, welche übergeordnete Bedeutung Carsharing in ländlichen Räumen Deutschlands besitzt. Dabei soll speziell untersucht werden, welche Potenziale als auch Herausforderungen in der bisherigen akademischen Beschäftigung mit der Thematik veröffentlicht wurden. Die zweite Säule dieses Kapitels bilden Interviews mit Expert:innen von Carsharing-Konzepten im ländlichen Raum Deutschlands als auch professionellen Carsharing-Anbietern. Methodisch gestützt wird die Auswertung der Leitfadenterviews durch eine qualitative Inhaltsanalyse nach Kuckartz und Rädiker (2024), welche analog zur systematischen Literaturrecherche Potenziale und Herausforderungen für Carsharing-Konzepte produzieren soll.

3.1. Systematische Literaturrecherche zur Bestandsaufnahme von Carsharing-Konzepten in ländlichen Gebieten Deutschlands

Kapitel 3.1. beginnt mit dem theoretisch-methodischen Teil einer systematischen Literaturrecherche (SLR), worauf dann die Zuspitzung auf die Forschungsfragen folgen und die Rahmenbedingungen der SLR erläutert werden. Darauf aufbauend wird dann die SLR entlang der Zielsetzungen durchgeführt und die gewonnenen Erkenntnisse analysiert. Schließlich werden Schlussfolgerungen gezogen, die den weiteren Verlauf der Arbeit stützen und Vergleichsmöglichkeiten schaffen. Die Notwendigkeit einer SLR zu Carsharing in ländlichen Räumen Deutschlands besteht darin relevante Literatur eines dynamischen Handlungsfeldes herauszukristallisieren und die Erkenntnisse zusammenzutragen.

Die systematische Literaturrecherche ist eine wissenschaftliche Forschungsmethode, um jegliche relevante Forschung zu einem Themengebiet, Phänomen oder Forschungsfrage zu identifizieren, evaluieren und interpretieren. Dabei zählt die SLR zur Sekundärforschung, da sie bestehende individuelle Studien aus der Primärforschung untersucht.

Hauptgründe für die Anwendung von SLR ist das Zusammenfassen von Forschungsergebnissen zu einer Thematik, die Identifizierung von Forschungslücken oder die Schaffung einer Grundlage zur Herleitung von neuen Forschungsgebieten (vgl. Kitchenham und Charters 2007, S. 3). Dabei liegen die Vorteile der SLR in einer strikten methodischen Vorgehensweise, welche eine Voreingenommenheit, sogenannte „bias“, des Autors verhindern soll. Durch die systematische Literaturrecherche können große Mengen an Informationen über beispielsweise eine Forschungsfrage herausgefunden werden, welche diese einerseits unterstützen oder auch kritisch gegenüberstehen (vgl. Kitchenham 2004, S. 2). Zudem wird durch die Aufstellung eines klaren Forschungsprotokolls und einer genauen Dokumentation Transparenz in der Literaturrecherche geschaffen, die es Leser:innen ermöglicht die wissenschaftliche Vollständigkeit nachzuvollziehen (vgl. Kitchenham und Charters 2007, S. 3) als auch die systematische Literaturrecherche zu reproduzieren (vgl. vom Brocke et al. 2009, S. 2208). Nachteile der SLR sind in einem wesentlich höheren Aufwand gegenüber einer narrativen Literaturrecherche zu sehen als auch in der Schwierigkeit vorgelagerte „bias“ der herangezogenen Primärstudien nicht entgegenwirken zu können (vgl. Kitchenham und Charters 2007, S. 4).

Der Mehrwert einer SLR für diese wissenschaftliche Abhandlung wird darin gesehen, den Forschungsstand zu Carsharing in ländlichen Räumen Deutschlands durch die Sichtung sowie Analyse qualifizierter Literatur aufzudecken und somit eine fundierte Grundlage für diese Arbeit zu leisten. Dabei sorgt die systematische Vorgehensweise und die rigorose Dokumentation dafür, jegliche relevante Literatur zu erkennen und gegebenenfalls Forschungslücken aufzudecken. Zur Umsetzung dieser Ziele wird die SLR nach der Vorgehensweise von vom Brocke et al. (2009) durchgeführt, welche sich aus diesen fünf Phasen zusammensetzt:

1. Definition des Forschungsgegenstandes
2. Konzeptualisierung des Themas
3. Literatursuche
4. Literaturanalyse und Synthese
5. Forschungsagenda

Definition des Forschungsgegenstandes

Die Durchführung einer SLR kann im wissenschaftlichen Kontext unterschiedliche Ausprägungen einnehmen, welche es in der ersten Phase durch die Definition des Forschungsgegenstandes festzulegen gilt. Dabei verweisen vom Brocke et. al (2009) auf

die Taxonomie nach Cooper (1988), welche sechs Charakteristika aufstellt und dazugehörige Kategorien aufzeigt auf Basis derer sich der Forschungsgegenstand einordnen lässt (vgl. Cooper 1988, S. 109).

| Charakteristika | Kategorien | | | |
|-----------------|----------------------|--------------------------|-----------------------------|----------------|
| Fokus | Forschungsergebnisse | Forschungsmethoden | Theorien | Anwendungen |
| Zielsetzung | Integration | Kritik | Problemfindung | |
| Organisation | historisch | konzeptuell | methodisch | |
| Perspektive | neutrale Perspektive | | eine Perspektive einnehmend | |
| Zielgruppe | Fachpublikum | allgemeine Wissenschaft | Praxis/Politik | Öffentlichkeit |
| Abdeckung | vollständig | vollständig und selektiv | repräsentativ | zentral |

Tabelle 1: Taxonomie der systematischen Literaturrecherche (eigene Darstellung nach vom Brocke et. al (2009) in Anlehnung an Cooper (1988))

Der **Fokus** einer SLR beruht nach Cooper (1988) auf Literaturmaterial, welches von zentralem Interesse für den Autor ist (vgl. Cooper 1988, S. 108). Im Rahmen dieser Ausarbeitungen wird sich somit auf Forschungsergebnisse und Anwendungen fokussiert, welche die Potenziale und Hürden von Carsharing in ländlichen Regionen Deutschlands verdeutlichen.

Die **Zielsetzung** dieser SLR ist die Zusammenführung jeglicher, relevanter Forschungsbeiträge zum Themengebiet der Forschungsfrage und der anschließenden Analyse sowie Synthese der Erkenntnisse in einer Konzeptmatrix.

Die **Organisation** der SLR kann durch drei verschiedene Varianten gekennzeichnet werden. Die historische Organisation bedeutet eine chronologische Darstellung der auffindbaren Literatur zu der jeweiligen Thematik. Die konzeptuelle Organisation beschreibt, dass konzeptuelle Ideen zusammen aufgeführt werden, wohingegen die methodische Organisation wissenschaftliche Arbeiten mit dem gleichen, methodischen Ansatz gruppiert darstellt (vgl. Cooper 1988, S. 112). In dieser SLR wird die konzeptuelle Organisation gewählt.

Die **Perspektive** unterscheidet sich in die Kategorien „neutrale Perspektive“ und „eine Perspektive einnehmend“ (vgl. Cooper 1988, S. 110), dabei soll in dieser SLR eine neutrale Perspektive eingenommen werden und wertfrei Potenziale und Herausforderungen in Bezug auf Carsharing in ländlichen Gebieten Deutschlands dargelegt werden.

Zielgruppen können Fachpublikum, beispielsweise der nachhaltigen Mobilitätsplanung, die allgemeine Wissenschaft, Personen aus Politik und Praxis sowie die Öffentlichkeit sein. Dabei ist nach Cooper (1988) der gewählte Sprachstil entscheidend für Zielgruppe bevorzugt angesprochen werden soll (vgl. Cooper 1988, S. 112). In dieser Arbeit wird ein wissenschaftlicher Sprachstil gewählt, welcher die allgemeine Wissenschaft und ebenso Akteure aus Politik und Praxis durch die enge Verknüpfung des Forschungstitels zu Anwendungen in der Praxis, ansprechen soll.

Abdeckung beschreibt in welchem Maße der Autor relevante Literatur inkludiert bzw. exkludiert. Dabei sind nach Cooper (1988) vier Abstufungen vorzunehmen. Die vollständige Abdeckung beschreibt die vollständige Inklusion jeglicher wissenschaftlichen Arbeiten und die Darstellung der jeweiligen Ergebnisse. Die vollständig-selektive Abdeckung beschreibt die Darstellung jeglicher relevanter Forschungsarbeiten und deren Ergebnisse. Die repräsentative Abdeckung hingegen bedeutet die Verwendung von wissenschaftlichen Beiträgen, die repräsentativ für eine Gruppe an Forschungsarbeiten anzunehmen sind. Bei der letzten Art der zentralen Abdeckung werden nur Forschungsarbeiten herangezogen und erläutert, welche für das Themengebiet als zentral anzusehen sind (vgl. Cooper 1988, S. 111). Im Rahmen dieser Ausführungen wird von der vollständig-selektiven Abdeckung Gebrauch gemacht, um nur relevante Literatur mit einer hohen Detailtiefe darzustellen.

Konzeptualisierung des Themas

Die Konzeptualisierung des Themas legt das Fundament für den Prozess und den Erkenntnismöglichkeiten der anschließenden Literaturrecherche. Dafür ist es von großer Wichtigkeit zu erläutern, welche zielgerichteten Themenbereiche die Literaturrecherche untersucht und dass der Input sowie Output in einer dokumentierten und reproduzierbaren Weise dargelegt werden. Des Weiteren besteht dieser zweite Teil aus der Definition benötigter und grundlegender Schlüsselbegriffe sowie Konzepte, wodurch relevante Suchbegriffe als auch Synonyme für die SLR begründet werden können (vgl. vom Brocke et al. 2009, S. 2213).

Grundlegende Definitionen von Sharing Economy sowie die Einbettung von Carsharing als beispielhaftes Konzept und auch die geografische Einordnung ländlicher Räume wurden bereits im theoretisch-konzeptionellen Kapitel 2.1. und 2.2. erläutert. Die Bedeutung von Carsharing in ländlichen Räumen Deutschlands soll anhand der Kategorien

ökologische, soziale und ökonomische Potenziale auf eine nachhaltige Entwicklung als auch strukturellen, politischen und individuellen Herausforderungen verdeutlicht werden.

Literatursuche

Die Literatursuche besteht nach vom Brocke et. al (2009) aus mehreren Prozessschritten. Zunächst sollte nach relevanten elektronischen Datenbanken gesucht werden. Nach dieser sogenannten Datenbanksuche sollen die Datenbanken durch definierte Schlagwörter nach relevanten wissenschaftlichen Beiträgen durchsucht werden. Zudem kann eine Vorwärtssuche, welche die Betrachtung von zusätzlicher Literatur, die den Fachbeitrag zitieren oder einer Rückwärtssuche, welche Literatur einschließt, die vom Fachartikel zitiert wurden, durchgeführt werden (vgl. vom Brocke et al. 2009, S. 2213).

In der Auseinandersetzung und der Sichtung relevanter Literatur für die Begriffsklärungen im Kapitel 2 ergeben sich folgende Suchbegriffe und Synonyme für die Verwendung in der systematischen Literaturrecherche:

| Suchbegriffe für die Untersuchung in der SLR | | | |
|--|------------|---|-------------|
| Hauptbegriffe aus den Forschungsfragen | Carsharing | ländliche Region | Deutschland |
| Weitere Begriffe und Synonyme | Autoteilen | Land ländlicher Raum ruraler Raum rural ländlich dörflich provinziell kleinstädtisch Dorf | |
| Englische Übersetzung | | rural rural area rural region provincial village | Germany |

Tabelle 2: Übersicht der genutzten Suchbegriffe in der SLR (eigene Darstellung)

Aufgrund der in Kapitel 2 erläuterten unterschiedlichen Arten der gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen wird nur der Begriff „Carsharing“ als auch die deutsche

Übersetzung „Autoteilen“ in der Literatursuche verwendet. Hinzu kommen unterschiedliche Beschreibungen und Synonyme für die ländlichen Regionen, welche in Tabelle 2 aufgelistet wurden. Unter Verwendung der booleschen Operatoren werden die relevanten Suchbegriffe dann in die jeweiligen Suchleisten der Datenbanken eingegeben. Die Literaturrecherche wurde mithilfe der elektronischen Datenbanken Scopus, BASE, Econbiz, Google Scholar, sciencedirect und Elicit durchgeführt. Elicit ist eine KI-gestützte Suchmaschine für wissenschaftliche Beiträge. Zudem wurden die Journals „Transportation Science“, Journal „Transportation Research Part D: Transportation and Environment“ und das „Journal of Management Studies“ untersucht. Nach einem Testdurchlauf (Suchstring: „Carsharing“ AND „rural“ AND „Germany“) wurde jedoch festgestellt, dass die Journals entweder keine geeigneten Ergebnisse lieferten oder bereits innerhalb der Datenbanksuche von sciencedirect inkludiert waren. Daher werden die benutzten Journals nicht explizit in der Datenbanksuche aufgelistet.

Die breite Auswahl an elektronischen Datenbanken soll ein möglichst großes Spektrum an wissenschaftlicher Literatur für die Analyse und Synthese fördern. Gemäß vom Brocke et. al (2009) wurde zunächst eine Datenbanksuche durchgeführt. Anschließend folgten Vorwärts- sowie Rückwärtssuche, um weitere Literatur einzuschließen. Um relevante wissenschaftliche Beiträge aus der Gesamtheit der Suchtreffer zu spezifizieren, kommen Ein- und Ausschlusskriterien zur Anwendung. Diese werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

| Bezeichnung der Kriterien | Einschlusskriterium | Ausschlusskriterium |
|---------------------------|---|--|
| Zugang | freier Zugang zum Volltext oder Zugang durch Lizenzen der RPTU | keinen Zugang zum Volltext |
| Sprache | Deutsch, Englisch | andere Sprachen |
| Zeitraum | 2010 - heute | früher als 2010 |
| Begutachtung | fachliche Begutachtung | keine fachliche Begutachtung |
| Inhaltliche Relevanz | konzeptioneller oder praktischer Bezug zu Carsharing-Konzepten im ländlichen Raum Deutschlands (gemäß der Definition für ländliche Räume in Kapitel 2.2.) | kein inhaltlicher Bezug zu Carsharing-Konzepten im ländlichen Raum Deutschlands (gemäß der Definition für ländliche Räume in Kapitel 2.2.) |

Tabelle 3: Ein- und Ausschlusskriterien zur Anwendung in der SLR (eigene Darstellung)

Die Suchfeldeingaben, zum Zeitpunkt der Datenbanksuche, sind im Anhang 1.4. angefügt. Im Folgenden sollen nun die Suchtreffer nach den jeweiligen Eingaben der

Suchstrings in den elektronischen Datenbanken verdeutlicht werden. Hierzu kommt ein PRISMA-Diagramm zur Anwendung.

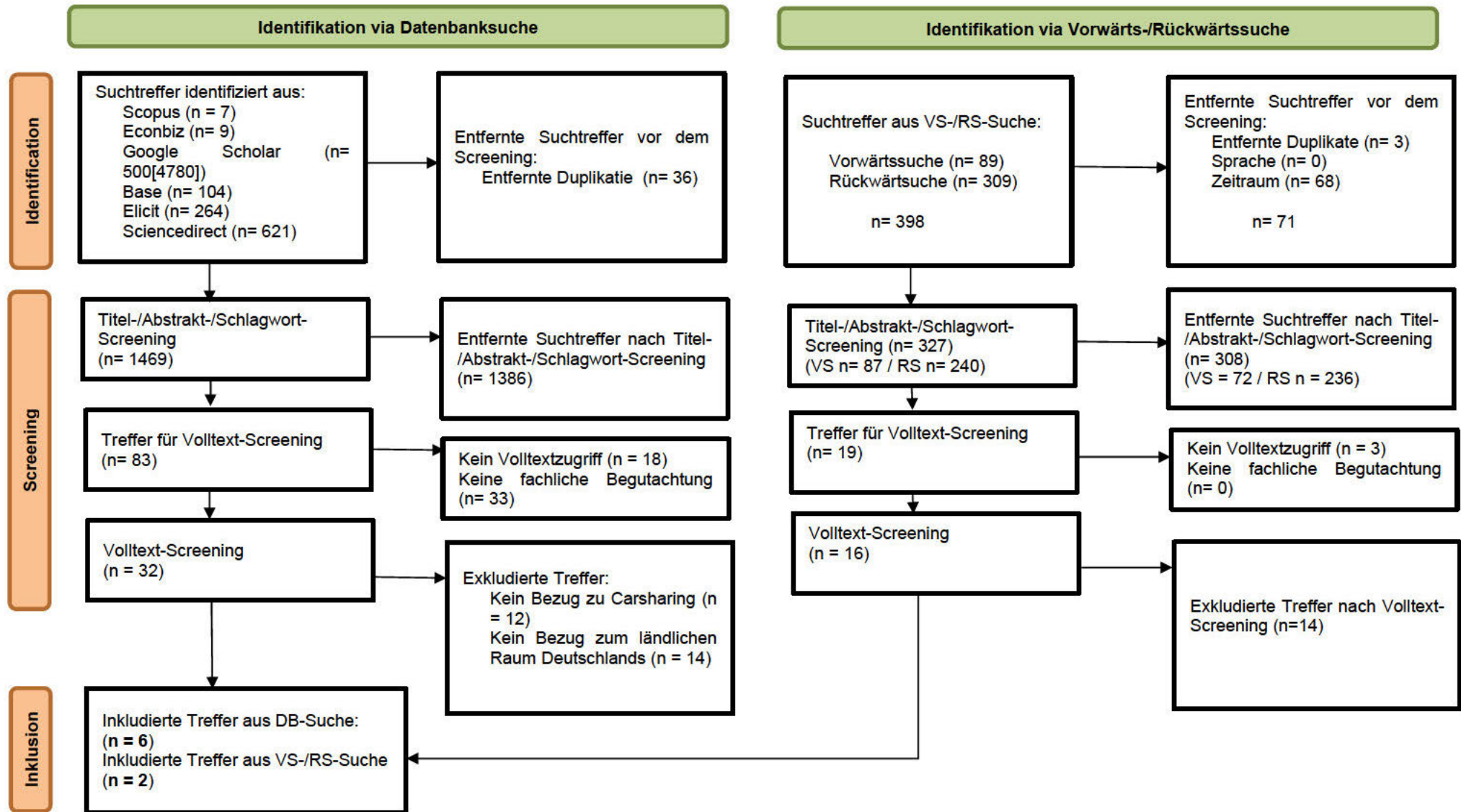


Abbildung 2: PRISMA-Diagramm zur Darstellung der Suchtreffer aus der Datenbank-, Vorwärts-, Rückwärtssuche (eigene Darstellung)

Die Datenbanksuche wurde im Zeitraum vom 07.03. – 16.03.2025 durchgeführt und ergab 1505 Suchtreffer aus den jeweiligen Datenbanken. Anzumerken ist dabei, dass in Google Scholar insgesamt 4780 Suchtreffer gefunden wurden, jedoch nur die ersten 500 Treffer aufgrund einer stark abnehmenden Trefferqualität im weiteren Verlauf der Untersuchung betrachtet wurden. Nach Anwendung der zuvor definierten Einschluss- und Ausschlusskriterien und der einzelnen Screening-Phasen wurden somit insgesamt 6 Suchtreffer final für Literaturanalyse inkludiert. Diese Suchtreffer wurden anschließend einer Vorwärts-/Rückwärtssuche im Zeitraum vom 18.03. – 25.03.2025 unterzogen. Insgesamt ergaben diese Suchprozesse 398 Treffer, welche ebenfalls unter Berücksichtigung der Einschluss- und Ausschlusskriterien gefiltert wurden. Schlussendlich wurden somit 2 weitere Suchtreffer für die weiteren Schritte der systematischen Literaturrecherche inkludiert. Die Ergebnisse der drei Suchphasen und die Anwendung der Ein- und Ausschlusskriterien kann im Anhang eingesehen werden (Datenbanksuche: Anhang 1.1., Rückwärtssuche: Anhang 1.2., Vorwärtssuche: Anhang 1.3.).

Literaturanalyse

In der nächsten Phase der SLR wird nun die inkludierte Literatur hinsichtlich der gestellten Forschungsfragen analysiert. Hierfür eignet sich die Konzeptmatrix nach Webster und Watson (2002), durch jene die Erkenntnisse der acht Suchtreffer dargestellt werden können. Zur Beantwortung der Forschungsfragen und der gestellten Zielsetzung sollen dabei die Potenziale auf eine nachhaltige Entwicklung im Sinne der ökologischen, ökonomischen und sozialen Dimension als auch Herausforderungen von Carsharing auf struktureller, politischer und individueller Ebene in ländlichen Räumen Deutschlands verdeutlicht werden. Die Verweise der relevanten Studien zu den thematischen Punkten der Forschungsfragen werden in der folgenden Tabelle verdeutlicht:

| Begutachtete Literatur | Potenziale für eine nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raumes | | | Herausforderungen für eine nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raumes | | | Forschungsbeiträge aus begutachteter Literatur |
|------------------------|---|--------|------------|--|-----------|-------------|--|
| | Ökologisch | Sozial | Ökonomisch | Strukturell | Politisch | Individuell | |
| [1] | | x | x | | | | <p>Ökonomisch: Ergänzung durch multimodale Mobilitätslösungen kann Einzugsbereich von Carsharing erhöhen, Nutzer sind gewillt höhere Zugangsdistanzen zum CS in Kauf zu nehmen für bestimmte, längere Aktivitäten</p> <p>Sozial: CS-Angebote hilfreich, um spezielle Ausflüge/Aktivitäten zu ermöglichen</p> |
| [2] | | | x | | | x | <p>Ökonomisch: Verbesserung der Kostendeckung eines Carsharing-Projektes durch Betrieb durch einen Verein oder Grundauslastung der Fahrzeuge durch Unternehmen</p> <p>Individuell: Ausschluss von Nutzergruppen, wie Senioren/Jugendliche/Behinderte/Kinder, die ohnehin eingeschränkt in der Mobilität im ländlichen Raum sind</p> |
| [3] | | x | x | x | x | | <p>Sozial: Ergänzung zu Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und Beitrag zur Grundversorgung</p> <p>Ökonomisch: Grundauslastung durch Public-Private-Partnerschaften</p> <p>Strukturell: strukturelle Disparitäten zwischen ländlichen und städtischen Raum vermeiden durch Ausbau der Ladeinfrastruktur und Aufbau von CS-Systemen im Gleichschritt</p> <p>Politisch: Anschubfinanzierung von CS-Konzepten durch öffentliche Hand, da private Träger im ländlichen Raum (insb. Im strukturschwachen) weniger vorhanden sind</p> |
| [4] | | | x | | | | <p>Ökonomisch: Auslastung der CS-Fahrzeuge durch kommunale Verwaltungen</p> |
| [5] | x | | x | | | x | <p>Ökologisch: Umleitung des touristischen Verkehrs von mono-modal zu kombiniertem Verkehr aus ÖPNV und E-Carsharing</p> <p>Ökonomisch: verbesserte Wirtschaftlichkeit des E-Carsharing-Konzeptes durch Nutzung von Touristen zusätzlich zur lokalen Bevölkerung, Anpassung des CS-Angebotes auf bestimmte Nutzergruppen kann Erfolg steigern</p> <p>Individuell: Kommunikation des E-Carsharing-Konzeptes hatte großen Anteil am Erfolg und spiegelte sich in den Nutzerzahlen wider, wichtiger Erfolgsfaktor</p> |

| | | | | | | | |
|-----|---|---|---|---|---|---|---|
| [6] | x | x | x | | x | x | <p>Ökologisch: Nutzung von überschüssiger, selbstgenerierter Energie in gemeinschaftlichen E-Carsharing-Initiativen, Reduzierung vom Autobestand, Beschleunigung der E-Mobilitätstransformation</p> <p>Sozial: persönliche Beziehungen als Katalysator im ländlichen Raum für Corporate E-Carsharing, Steigerung des Gemeinschaftsgefühls unter Nutzern, kein disruptiver Charakter des E-Carsharings bei der lokalen Bevölkerung</p> <p>Ökonomisch: Kooperationen aus lokal engagierten Experten und staatlichen Institutionen erhöhen Glaubwürdigkeit und Vertrauen in das Projekt -> erhöhte Chance auf „Ankernutzer“, lokale private oder öffentliche Institutionen als Ankernutzer, eigenfinanzierte Errichtung des Infrastrukturnetzes(Ladesäulen z.B.) und Anschaffungskosten für Autos durch Gewinne des Corporate CS, Leasen der Autos, Beiträge der Nutzer, kein Wettbewerb zu kommerziellen Carsharing-Betreibern, Ankernutzer wichtig für Akquise von neuen Nutzern, Erreichung von Zielgruppen außerhalb der Möglichkeiten von kommerziellen CS</p> <p>Politisch: komplizierter Zugang zu Förderungen und zu zeitintensiv, lokale Institutionen als „Vorbilder“ für Akquise und Vertrauensaufbau, Stabilität für das Projekt</p> <p>Individuell: starke Nutzerbasis wichtig, Vertrauen aber oftmals nur über Ankernutzer, Senkung der Erfolgsaussichten ohne aktives Werben bei privaten Nutzern</p> |
| [7] | | x | | | | | <p>Sozial: Verbesserung Erreichbarkeit von „Points of interests“ oder „Pendelwege“ durch Mobility Hubs (u.a. Carsharing)</p> |
| [8] | x | x | x | x | | x | <p>Ökologisch: Betrachtete, ländliche Region leistet Beitrag zum Klimaschutz</p> <p>Sozial: Nutzung durch Jugendgruppen, die kein eigenes Auto haben, Performanceerwartung und hedonistische Motive als wichtigste Nutzungsgründe, Integration der lokalen Bevölkerung, um Berührungspunkte zu schaffen und Vertrauen zur Initiative und E-Mobilität aufzubauen, Kombination aus Car-und Ridesharing, um Mobilität von mehr Menschen zu verbessern</p> <p>Ökonomisch: Einbezug der lokalen Bevölkerung, um beste Stellplätze auszumachen und potenzielle Nutzer zu akquirieren, finanziell sinnvoller für manche Haushalte, die sich ein Zweit- oder Drittauto anschaffen wollen oder kurzzeitig ein weiteres Auto brauchen, oder für Touristen und Geschäftsleute</p> <p>Strukturell: beschränkter Zugang zum Angebot schränkt Wille zur Nutzung ein</p> <p>Individuell: Lokale Bevölkerung findet CS nur sinnvoll, wenn es sich in alltägliche Routinen gewinnbringend einfinden kann, nachhaltige Motive werden angestrebt, aber zu harte Einschränkung nicht gewollt, weswegen die nicht-nachhaltige Variante gewählt wird, Skepsis gegenüber dem Nutzen von CS</p> |

Tabelle 4: Konzeptmatrix in Anlehnung an Webster und Watson (2002) (eigene Darstellung)

Literatursynthese

Folglich sollen die Erkenntnisse der untersuchten wissenschaftlichen Beiträge aus der Konzeptmatrix zusammengefasst und synthetisiert werden. Nach Kitchenham und Charters (2007) kann dafür die beschreibende Synthese angewandt und durch eine quantitative Zusammenfassung der Ergebnisse ergänzt werden (vgl. Kitchenham und Charters 2007, S. 34). Zunächst wird dargestellt, wie häufig die Bereiche der Forschungsfragen durch Ergebnisse aus den untersuchten Studien vertreten sind. Daraufhin werden die Studien und die jeweiligen Ergebnisse zusammengefasst und erläutert. Schließlich wird entlang der Forschungsfragen überprüft, inwiefern konsistente und inkonsistente Forschungsergebnisse aus den untersuchten Studien vorzufinden sind. Hierfür werden analog zur Konzeptmatrix die unterschiedlichen Themenfelder der Forschungsfragen separat betrachtet und die gewonnenen Erkenntnisse verdeutlicht.

Die sechs Themenfelder der Forschungsfragen konnten mit folgenden Häufigkeiten den Forschungsbeiträgen zugeordnet werden:

| Häufigkeit | Potenziale für eine nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raumes | | | Herausforderungen für eine nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raumes | | |
|------------|---|--------|------------|--|-----------|-------------|
| | Ökologisch | Sozial | Ökonomisch | Strukturell | Politisch | individuell |
| n | 3 | 5 | 7 | 2 | 2 | 4 |

Tabelle 5: Häufigkeiten der Beiträge zu den Forschungsfragen (eigene Darstellung)

Zusammenfassung der Studien und Vorstellung der Ergebnisse:

[1] Are we there yet? Analyzing the role of access distance in carsharing in small urban areas – Albrecht et. al. (2025)

In dem Beitrag von Albrecht et al. (2025) wird die Bedeutung der Entfernung zu einem Carsharing-Angebot auf das Nutzungsverhalten in dünn besiedelten Regionen untersucht und damit eine Basis für Entscheidungen auf kommunaler Ebene gelegt (vgl. Albrecht et al. 2025, S. 1). Untersuchungsgegenstand war ein Carsharing-Programm einer mittelgroßen Stadt und des umliegenden ländlichen Raumes in Deutschland (vgl. Albrecht et al. 2025, S. 4). Die Forschungsmethodik setzt sich aus zwei Phasen zusammen. In der ersten Phase wird eine beschreibende Analyse des Nutzungs- bzw. Reiseverhalten der Nutzenden in einen Zusammenhang zur Entfernung zum Carsharing-Angebot durchgeführt. Dabei werden Geodaten der Carsharing-Stationen und Hausadressen der

Nutzenden verwendet. In der zweiten Phase wird ein vorrausschauendes Modell, welches die Auswirkungen der Distanz zum Carsharing-Angebot als Input aufnimmt und eine Vorhersage auf das Reiseverhalten der Nutzenden zu entwickeln (vgl. Albrecht et al. 2025, S. 5). Die Ergebnisse zeigen, dass fast 2/3 aller Fahrten innerhalb einer Zugangsdistanz von 1km starteten. Dieser Umstand verdeutlicht, dass auch in dünn besiedelten Regionen die Entfernung zum Carsharing-Angebot eine wesentliche Rolle bezüglich der Nutzungshäufigkeit einnimmt. Dennoch wird betont, dass auch die Tatsache nicht außer Acht gelassen werden darf, dass ein Drittel der Fahrten aus einer Distanz von über 1km zum Carsharing-Angebot gestartet werden. Dies birgt Chancen für multimodale Mobilitätslösungen, um das ökonomische Potenzial des Carsharing-Angebotes zu verbessern (vgl. Albrecht et al. 2025, S. 7). Darüber hinaus wurde auf den Zusammenhang hingewiesen, dass längere Nutzungen des Carsharing-Angebotes aus größeren Zugangsdistanzen auf längerfristig geplante Unternehmungen, wie touristische Ausflüge oder Großeinkäufe, hinweisen können, welche durch das Carsharing ermöglicht werden (vgl. Albrecht et al. 2025, S. 8). Dies verdeutlicht den Kontrast zum urbanen Nutzungsverhalten von CS-Angeboten, da diese oftmals auf das dichteste verfügbare Auto im Rahmen einer akzeptierten Laufdistanz abzielen. In dünn besiedelten Regionen wird diese Laufdistanz oftmals überschritten, welches den räumlichen Zugang stärker von der Nutzungshäufigkeit entkoppelt. Vielmehr dominieren Intentionen, wie das Vorhandensein eines ÖPNV-Tickets oder Unternehmen, die ein spezielles Auto benötigen (z.B. Fahrzeug mit 9-Sitzen) (vgl. Albrecht et al. 2025, S. 10).

[2] Auf dem Weg zu einem Grundangebot von Mobilität in ländlichen Räumen: Probleme, Ursachen und Handlungsoptionen – Patrick Küpper (2011)

In seiner Studie "Auf dem Weg zu einem Grundangebot von Mobilität in ländlichen Räumen: Probleme, Ursachen und Handlungsoptionen" (2011) untersucht Patrick Küpper, wie in ländlichen Gebieten ein Basisangebot an Mobilität sichergestellt werden kann. Er vergleicht die Mobilitätssituation in ländlichen Räumen mit der in städtischen Gebieten und beleuchtet aktuelle Trends sowie deren Auswirkungen auf den ÖPNV. Er stellt fest, dass bedarfsgesteuerte Bedienformen, obwohl diese oft als Lösung vorgeschlagen werden, insbesondere in dünn besiedelten Regionen erhebliche Finanzierungsprobleme aufweisen (vgl. Küpper 2011, S. 152). Als Alternative diskutiert er unter anderem Maßnahmen wie das Carsharing. Dabei betont er potenzielle ökonomische Chancen für das Carsharing-Angebot durch den Betrieb des Konzeptes durch einen

Verein und die Schaffung von einer Grundauslastung der jeweiligen Fahrzeuge durch Unternehmen. Kritisch angemerkt wird, dass zur Nutzung des CS-Angebotes ein Führerschein und die gesundheitliche Fahrtüchtigkeit vorausgesetzt wird, welches Nutzergruppen des ÖPNV, wie ältere Menschen, Kinder und Jugendliche, ausschließt (vgl. Küpper 2011: 164).

[3] Elektromobilität als Impulsgeber für ländliche Räume: Erste Erfahrungen aus dem südbayerischen Automobilcluster und dem Modellprojekt Elektromobilität im Bayerischen Wald (E-Wald) – Jürgen Weber (2016)

In seiner Studie "Elektromobilität als Impulsgeber für ländliche Räume – Erste Erfahrungen aus dem südbayerischen Automobilcluster und dem Modellprojekt Elektromobilität im Bayerischen Wald (E-Wald)" (2016) untersucht Jürgen Weber die Potenziale der Elektromobilität für die Entwicklung strukturschwacher ländlicher Regionen. Er analysiert insbesondere, ob die Elektrifizierung des Automobils zur räumlichen Dekonzentration der Automobilproduktion beitragen kann und inwiefern Elektromobilität in diesen Gebieten umsetzbar ist. Teilprojekt dieser E-Transformation ist ebenso auch die Integration von Carsharing-Standorten im ländlichen Raum, insbesondere an hoch frequentierten Bahnhöfen (vgl. Weber 2016, 100–101). Damit verbunden sind jedoch hohe strukturelle und politische Aufwände als auch finanzielle Hürden zur Errichtung der Ladeinfrastruktur und Carsharing-Standorte. Lokale Stadtwerke oder Energieversorger zur Veranlassung und Projektierung des Ausbaus von Ladeinfrastruktur sind teilweise nicht vorhanden. Partnerschaften aus Gemeinden und Unternehmen, die Expertisen in den notwendigen Umsetzungsbereichen besitzen, zeigen sich dabei zielführend (vgl. Weber 2016, S. 102). Vorteile des Carsharings im Rahmen der E-Transformation bestehen darin eine Ergänzung zum mangelhaft ausgebauten ÖPNV darzustellen und die Grundversorgung aufrecht zu erhalten, wenn die Menschen aus den beteiligten Regionen Zugang zum CS-Angebot erhalten. Zudem führt es die Nutzenden an das Thema E-Mobilität heran und baut individuelle Hürden ab (vgl. Weber 2016, S. 103). Schlussletzt wird nochmals zugunsten der räumlichen Entwicklung der ländlichen Region betont, dass ein Netzwerk aus Ladesäulen und CS an Hauptverkehrspunkten dringend anzubieten ist, um weitere regionale strukturelle Ungleichheiten zu umgehen. Eine öffentliche Anschubfinanzierung wird hier empfohlen (vgl. Weber 2016, S. 104).

[4] Neue Mobilitätsformen und -technologien: Merkmale und Potenziale für eine nachhaltige Raumentwicklung – Jacoby und Braun (2016)

In ihrer Studie "Neue Mobilitätsformen und -technologien: Merkmale und Potenziale für eine nachhaltige Raumentwicklung" (2016) analysieren Jacoby und Braun verschiedene innovative Mobilitätskonzepte und deren Einfluss auf die nachhaltige Entwicklung von Räumen. Sie untersuchen insbesondere, wie neue Technologien und Mobilitätsformen zur Reduktion von Umweltbelastungen und zur Förderung sozialer sowie wirtschaftlicher Nachhaltigkeit beitragen können. Dabei betrachten sie sowohl urbane als auch ländliche Kontexte und identifizieren Chancen und Herausforderungen bei der Implementierung dieser Mobilitätslösungen. In Bezug auf Carsharing im ländlichen Raum stellen sie fest, dass sich kommunale Verwaltungen dazu eignen eine Grundauslastung der CS-Fahrzeuge herzustellen, um die Wirtschaftlichkeit zu verbessern (vgl. Jacoby und Braun 2016, S. 15).

[5] Potential of electric carsharing in urban and rural areas – Wappelhorst et. al. (2014)

In der Studie „Potential of Electric Carsharing in Urban and Rural Areas“ untersuchen Wappelhorst et al. (2014) das Potenzial vom elektrischen stationsbasierten Carsharing im städtischen und ländlichen Kontext. Untersuchungsgegenstände sind dabei Berlin und eine Kleinstadt aus dem Landkreis Garmisch-Partenkirchen (vgl. Wappelhorst et al. 2014, S. 374). Die Ergebnisse zeigen, dass das Potenzial von E-Carsharing-Angeboten grundsätzlich niedriger in ländlichen Regionen als in urbanen Räumen ist, aber dennoch ein Anteil von 25% der befragten Personen im Landkreis Garmisch-Partenkirchen in die Gruppe „Innovative technology loving multioptionals“ eingruppiert wurde, welche offen gegenüber neuen Mobilitätslösungen sind (vgl. Wappelhorst et al. 2014, S. 384). Auch zeigt sich ein großes Potenzial in Bezug auf Tourismus für den betrachteten Bereich im Landkreis Garmisch-Partenkirchen. Viele Menschen der urbanen Räume sind den neuen Mobilitätslösungen, wie E-Carsharing, gegenüber positiv eingestellt und sollten somit vorab durch geeignete Zielgruppenwerbung erreicht werden, welches aus ökologischer Sicht den monomodalen Verkehr in diesen Regionen senken und gleichzeitig kommerzielle Vorteile für das E-Carsharing-Konzept bedeuten kann (vgl. Wappelhorst et al. 2014, S. 385). Hervorgehoben wird im Rahmen dieser Studie ebenso die essenzielle Funktion von Werbe- und Promotionskampagnen in der ländlichen Region

Garmisch-Partenkirchen, weshalb das E-Carsharing-Projekt eine überdurchschnittliche öffentliche Aufmerksamkeit erlangte und damit lokale Anwohner:innen zu Nutzenden machte. Im Forschungszeitraum der Studie waren 59% der 39 Nutzer:innen in den vergangenen 3 Monaten lokale Anwohner:innen (vgl. Wappelhorst et al. 2014, S. 384).

[6] The evolution of cooperative electric carsharing in Germany and the role of intermediaries – Schwabe, Julian (2020)

Die Studie von Julian Schwabe (2020) beschäftigt sich mit der aktuellen Entwicklung von genossenschaftlichen E-Carsharing-Konzepten in Deutschland und bestimmten Bedingungen unter denen diese Konzepte Bestand haben können sowie die Rolle von vermittelnden Personen (vgl. Schwabe 2020, S. 108). 12 CS-Konzepte wurden dabei untersucht, wobei die meisten dem ländlichen Raum zugeordnet werden können, aber keine direkte Verbindung der Ergebnisse zu einem bestimmten CS-Angebot vorgenommen werden kann (vgl. Schwabe 2020, S. 112). Die Ergebnisse zeigen unterschiedliche Potenziale für eine nachhaltige Entwicklung der E-Carsharing-Konzepte. Die Schwierigkeit im erfolgreichen Bestand solcher Projekte wird in der ausreichenden Anzahl an Nutzer:innen gesehen (vgl. Schwabe 2020, S. 114). Gruppen aus lokal engagierten Expert:innen, aus relevanten Bereichen für das CS-Angebot, erweisen sich demnach als besonders zielführend für die erfolgreiche Umsetzung durch die öffentliche Publikation des Angebotes, der Akquise von „Ankernutzern“, also Partnerschaften mit lokalen Einrichtungen oder Unternehmen, die für eine Grundauslastung sorgen, oder auch in der Interessensvertretung in der kommunalen Planung. Erkenntnisse für ökonomische Potenziale sind zudem vergleichsweise geringe finanzielle Hürden, da initiale Anschaffungskosten durch Einnahmen der Genossenschaft, der Mitglieder:innen oder durch Bankkredite gewährleistet werden können. Zudem sehen sich genossenschaftliche E-Carsharing-Systeme nicht in Konkurrenz zu kommerziellen Carsharing-Anbietern, da sie sich durch die sozialen Komponenten des Konzeptes abgrenzen und ein Gemeinschaftsgefühl sowie Verantwortungsbewusstsein zwischen den Nutzer:innen durch gemeinsame Aktivitäten in der Erhaltung des Angebotes schaffen (vgl. Schwabe 2020, S. 114). Hervorgehoben wird im Rahmen dieser Studie zudem die Rolle von gemeinschaftlichen Wertschöpfungsketten, welche sich aus einem Netzwerk aus Genossenschaften bildet und unter anderem die Verbreitung von lokal erzeugter Energie an das E-Carsharing oder die Nutzung der Fahrzeuge in diesem Netzwerk ermöglicht (vgl. Schwabe 2020, S. 116). Hindernisse wurden im komplizierten Prozess

der Förderungsbeantragung gesehen und zudem darauf hingewiesen, dass politische Entscheidungsträger aktiv in die Planung miteinbezogen werden müssen. Eine grundlegende positive Haltung gegenüber den E-Carsharing-Konzepten seitens der Politik ist dabei nicht zwingend ausreichend ist (vgl. Schwabe 2020, S. 118).

[7] Improving rural accessibility by locating multimodal mobility hubs – Frank, Laura et.al. (2021)

In dieser Studie von Frank et al. (2021) wird die schlechte Zugänglichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum untersucht. Sie legen dar, dass vermehrt alternative on-demand-Mobilitätslösungen von kommunalen Instanzen gefordert und implementiert werden. Dies geschieht im Rahmen von multimodalen Mobilitätsknotenpunkten („multimodal mobility hubs“) für jene diese Studie ein Unterstützungstool zur Lokalisation dieser Knotenpunkte darstellen soll. Das Fallbeispiel beschäftigt sich mit dem existierenden ÖPNV-System, mit wichtigen Zielorten der Bevölkerung und dem Pendelvolumen zu Arbeitsplätzen innerhalb des Landkreises Heinsberg (vgl. Frank et al. 2021, S. 1). Teil dieser multimodalen Knotenpunkte sind Carsharing -und Bikesharing-Systeme als auch der öffentliche Nahverkehr. Dabei wurde festgestellt, dass das Angebot von multimodalen Knotenpunkten generell die Erreichbarkeiten für Arbeitsplatz um 12,09% im Vergleich zum Ausgangswert und zu wichtigen Einrichtungen um 4,33% steigern konnte. Auch ohne ein CS-Angebot würden sich die Erreichbarkeiten verbessern, jedoch in einem geringeren Ausmaß (für wichtige Einrichtungen um 2,18% ohne CS / Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes um 3,17% ohne CS) (vgl. Frank et al. 2021, S. 9).

[8] Acceptance of Electric Car Sharing in Rural Areas – Silberer et.al. (2022)

Die Studie "Acceptance of Electric Car Sharing in Rural Areas" von Silberer et al. (2022) untersucht die Akzeptanz von elektrischem Carsharing in ländlichen Gebieten am Beispiel der Gemeinde Wüstenrot in Süddeutschland. Die Forscher:innen unterteilten die Studie in drei methodische Phasen. Zunächst führten sie eine Umfrage mit 190 Teilnehmenden zur grundlegenden Akzeptanz von elektrischem Carsharing in ländlichen Regionen durch. Darauf folgten semi-strukturierte Interviews mit 21 Proband:innen, um die Thematik zu vertiefen und schließlich ein Co-Creation-Workshop mit 17 Teilnehmenden,

welche verschiedene E-Carsharing-Modelle für den ländlichen Raum produzieren sollte. In allen methodischen Ansätzen wurden die Faktoren „Leistungserwartung“ und „hedonistische Motive“ als essentiell eingeordnet für die Akzeptanz im ländlichen Raum (vgl. Silberer et al. 2022, S. 1). Die quantitative Studie zeigte, dass die Menschen der Gemeinde Wüstenrot skeptisch gegenüber dem geplanten Carsharing-Konzept sind (vgl. Silberer et al. 2022, S. 3). Zielgruppen, wie junge Bewohner:innen ohne Auto, Haushalte, die die Anschaffung eines weiteren Fahrzeugs in Betracht ziehen oder auch Reisende, konnten durch die Interviews herausgefunden werden. Zudem zeigten die Auswertungen, dass Carsharing in ländlichen Regionen sozial ausgeprägter im Vergleich zum urbanen Raum sein muss, weswegen auch eine Kombination aus Car- und Ridesharing angeboten werden sollte (vgl. Silberer et al. 2022, S. 10).

Ökologische Potenziale

Ökologische Potenziale des Carsharings als Teilkonzept von Mobilitätslösungen und im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung des ländlichen Raumes konnten in 3 Studien ermittelt werden. Ein Beitrag von Carsharing-Konzepten wird in der Kombination mit dem ÖPNV und der damit verbundenen Umstellung von einem monomodalen Verkehr zu einer multimodalen Lösung gesehen. Dies könne beispielsweise bei Reisenden aus dem städtischen Raum Anklang finden, da Carsharing-Systeme dort bereits breitflächiger angeboten werden [5]. In einer weiteren Studie werden Kooperationen aus E-Carsharing-Initiativen mit regionalen Energiebetreibern beschrieben. Ein Vorteil daraus ergibt sich in der Nutzung von überschüssiger selbstgenerierter Energie aus beispielsweise Wind- oder Solarenergie für die eigene E-Fahrzeug-Flotte [6]. Weiterhin wird beschrieben, wie die gemeinschaftliche E-Carsharing-Nutzung innerhalb dieser partnerschaftlichen Kooperationen eine Vorreiterrolle im jeweiligen geografischen Betrachtungsraum einnehmen kann. Darüber hinaus trägt es zur Reduktion des Fahrzeugbestandes sowie zur Sensibilisierung der Menschen in Bezug auf die E-Mobilitätstransformation bei [6]. Schließlich wird in einer weiteren Studie der generelle Beitrag eines E-Carsharing-Konzeptes zur Nachhaltigkeit der Region erwähnt [8].

Soziale Potenziale

Grundsätzlich zeigen mehrere untersuchte Studien einen großen sozialen Zugewinn des Carsharings im ländlichen Raum durch die verbesserte Erreichbarkeit zu Institutionen

der Grundversorgung und unregelmäßig besuchten Orten des alltäglichen Lebens ([1],[3],[7]). In Frank et al. (2021) wird die verbesserte Erreichbarkeit von den sogenannten „points of interests“(POI) der Bevölkerung durch Mobility Hubs erwirkt. Carsharing gilt als fester Bestandteil dieser Mobility Hubs. Sie zeigen unter anderem auf, dass 15 von 16 betrachteten POIs, die vorher nicht erreichbar waren, nach Umsetzung des multimodalen Mobility Hubs erreichbar sind [7]. Auch Silberer et al. (2022) beschreiben in ihren Auswertungen, dass gerade junge Bewohner:innen ohne eigenes Auto oder Senioren, die nur temporär ein Auto brauchen, von dem Carsharing-Angebot profitieren [8]. Des Weiteren erkannten Albrecht et al. (2025), dass im Gegensatz zum urbanen Raum, potenzielle Carsharing-Nutzende gewillt sind längere Distanzen zum Carsharing-Angebot auf sich zu nehmen. Hintergründe sehen die Autoren zum Beispiel in der Vorausplanung von längerfristigen Aktivitäten, wie Fahrten zu speziellen Einkaufsmöglichkeiten oder besonderen Ausflugszielen. Dies zeigen auch die statistischen Auswertungen, wonach eine größere Distanz zum Carsharing-Angebot auch einen Anstieg der gefahrenen Kilometer nach sich zieht [1]. Außerdem weisen zwei Studien darauf hin, dass Carsharing in ländlichen Räumen gemeinschaftlicher und in Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung aufgebaut werden muss ([6], [8]). Silberer et al. (2022) erkannten dazu im Rahmen ihrer 3-stufigen Forschungsmethode, dass Leistungserwartung und hedonistische Motive ausschlaggebende Faktoren für die Nutzung von Carsharing-Angeboten sind, aber die Menschen den Initiativen mit Skepsis begegnen. Es bedarf daher einer ausgeprägten Integration der lokalen Bevölkerung während der Planungsphase des Konzeptes, um Berührungspunkte zu schaffen, Vertrauen in die Initiative aufzubauen und Nutzungspotenziale zu erhöhen [8]. Ergänzend können hierzu Erkenntnisse von Schwabe (2020) angebracht werden, die ein höheres Potenzial der persönlichen Netzwerke in ländlichen Gebieten im Gegensatz zum städtischen Raum sehen, welche als Katalysator für die Nutzung des Carsharing-Angebotes fungieren können. Im Beitrag von Schwabe (2020) werden gemeinschaftliche Carsharing-Angebote untersucht, jene sich ebenso durch einen gemeinschaftlich organisierten Betrieb auszeichnen und damit das Gemeinschaftsgefühl und die soziale Kohäsion der ländlichen Region steigern können [6].

Ökonomische Potenziale

Mehrere Beiträge verdeutlichen ökonomische Potenziale für Carsharing-Angebote im ländlichen Raum durch Kooperationen mit Einrichtungen der kommunalen Verwaltung oder Public-Private-Partnerschaften ([2],[3],[4],[6]). Ein Vorteil ist die Schaffung einer Grundauslastung der Fahrzeug-Flotte, welches durch Unternehmen [2], kommunale

Verwaltungen [4] oder im Betrieb des Konzeptes durch einen Verein [2] generiert werden kann. Schwabe (2020) betont dabei in diesem Zusammenhang ebenso die Bedeutung von Kooperationen aus öffentlichen Trägern und lokal engagierten Expert:innen, welche die Glaubwürdigkeit und das Vertrauen der lokalen Bevölkerung in das Projekt steigern und sogenannte „Ankernutzer“ für das Carsharing-Angebot hervorbringen kann. Diese Ankernutzer:innen wiederum sind ein wichtiger Faktor für die Akquise von Neukund:innen und zur breitflächigen Überzeugung der Bevölkerung. Weiterhin erwähnt Schwabe (2020) im Kontext eines gemeinschaftlichen Carsharing-Projektes, dass dieses sich vom kommerziellen Carsharing unterscheiden kann. Die notwendige Ladesäuleninfrastruktur oder die Anschaffung eines Fahrzeugbestandes kann eigenfinanziert durch die Gewinne des Carsharings als auch durch die Beiträge der Nutzer:innen geleistet werden. Außerdem stehen gemeinschaftliche Carsharing-Angebote nach Schwabe (2020) nicht im Wettbewerb mit rein gewerblichen Carsharing-Konzepten, da der gemeinschaftliche Grundgedanke des Konzeptes andere Zielgruppen anspreche. Außerdem diskutiert Schwabe (2020) die Potenziale einer Wertschöpfungskette von kooperativen Institutionen, die die Nutzung der Carsharing-Flotte standardisieren und für jede Institution zugänglich machen kann. Ein ökonomisches Potenzial wird zudem in der Fokussierung der Carsharing-Angebote auf bestimmte Zielgruppen gesehen ([1], [5], [8]). Dabei führen Wappelhorst et al. (2014) und Silberer et al. (2022) beispielsweise die Ausweitung des Angebotes auf eine kurzzeitige Nutzung durch Reisende oder Geschäftsleute an. Ergänzend können dazu Ergebnisse von Albrecht et al. (2025) angebracht werden. Diese zeigen, dass längere Aktivitäten Gründe für die Nutzung von Carsharing sind, welches eine Zielgruppenanalyse entlang bestimmter Ausflugsziele oder Möglichkeiten der Freizeitgestaltung sinnvoll macht. Zuletzt sehen Silberer et al. (2022) weitere ökonomische Potenziale im Einbezug der lokalen Bevölkerung zur Standortwahl des Carsharing-Angebotes, um Nutzende zu akquirieren und die wirtschaftlich besten Stellplätze auszuwählen. Zusätzlich kann laut Silberer et al. (2022) die Entscheidung um einen Zweit- oder Drittwagen für Haushalte im ländlichen Raum vom Carsharing-Angebot beeinflusst werden, welches monetäre Vorteile gegenüber der eigenen Unterhaltung eines PKWs bedeuten kann.

Strukturelle Herausforderungen

In den untersuchten Beiträgen wurden strukturelle Herausforderungen einerseits im Aufbau der notwendigen Infrastruktur des Carsharing-Angebotes als auch in der Schaffung einer Ladesäuleninfrastruktur im Falle eines E-Carsharings gesehen. Zudem fehlt es dem ländlichen Raum oft an Institutionen, wie Stadtwerken oder

Energieversorgungsunternehmen, die den Aufbau solcher Infrastrukturen leiten und durchführen. Öffentliche Anschubfinanzierungen werden damit unabdingbar [3]. An gleicher Stelle wird von Weber (2016) aber auch auf die zwingende Notwendigkeit des Ausbaus einer belastbaren Infrastruktur als auch neuartigen Mobilitätslösungen hingewiesen, um Disparitäten zwischen ländlichem und städtischem Raum nicht zu vergrößern [3]. Silberer et al. (2022) ergänzen an dieser Stelle, dass als Ergebnis von eigenen Befragungen die Distanz zu Carsharing-Angeboten und fehlende Flexibilität als strukturelles Hindernis zur Nutzung angesehen wird. In Bezug auf die Distanz zum Carsharing-Standort kann nochmals auf die Ergebnisse von Albrecht et al. (2025) verwiesen werden, die nicht grundsätzlich die Entfernung als Ausschlusskriterium sehen, sondern andere Nutzungsarten bedeuten. Zudem zeigen die Auswertungen von Albrecht et al. (2025), dass 35,7% der Nutzenden eine Distanz von über einem Kilometer und sogar 20,2% über drei Kilometer bis zum Carsharing-Standort auf sich nehmen [1].

Politische Herausforderungen

Politische Herausforderungen werden von zwei Beiträgen im Zusammenhang mit der öffentlichen Finanzierung gesehen. Auf der einen Seite verdeutlicht Weber (2016), dass gerade in strukturschwachen, ländlichen Regionen leistungsstarke Institutionen und Unternehmen fehlen, um Carsharing-Konzepte umzusetzen. Dafür verlangt es nach einer monetären Unterstützung der öffentlichen Hand. Er weist jedoch zusätzlich daraufhin, dass die Gefahr bestehe in eine Dauersubventionierung zu geraten [3]. Schwabe (2020) erklärt in seinen Ausführungen zu gemeinschaftlichen Carsharing-Konzepten die Schwierigkeiten im Förderungsprozess. Ein Großteil der Befragten bestätigen, dass sie es in Anbetracht des Zeitaufwandes und der Ungewissheit über eine Zusage zur Förderung es nicht für sinnvoll erachteten überhaupt eine Bewerbung für eine Förderung abzugeben. Förderungsprozesse seien zu komplex und intransparent, welches ein notwendiges Umdenken in verschiedenen, administrativen Verwaltungsebenen Deutschlands verlangt [6]. Zusätzlich müssen nach Schwabe (2020) kommunale öffentliche Einrichtungen eine formale Basis für die Errichtung des Carsharing-Konzeptes schaffen und aktiv an Entscheidungs- und Planungsprozessen mitwirken. Sie sollen eine Vorreiterrolle einnehmen, die Stabilität im operativen Geschäft und Vertrauen ins Konzept schafft [6].

Individuelle Herausforderungen

Die betrachteten Beiträge verdeutlichen unterschiedliche Perspektiven auf individuelle Herausforderungen in Bezug auf Carsharing-Konzepte im ländlichen Raum Deutschlands. Zum einen bemängelt Küpper (2011) Zugangsbarrieren, wie den Besitz eines Führerscheins und die gesundheitliche Fähigkeit zur Fahrzeugführung. Insbesondere Bevölkerungsgruppen (zum Beispiel ältere Menschen oder Jugendliche), die auf alternative Mobilitätslösungen zum eigenen PKW im ländlichen Raum angewiesen sind, können mit Carsharing nicht eingebunden werden [2]. Wappelhorst et al. (2014) beschreiben in ihren Ausführungen den Stellenwert der öffentlichen Kommunikation und Aufmerksamkeit als Erfolgsfaktor des Carsharing-Konzeptes. In der Fallregion beschreiben sie, wie in Garmisch-Partenkirchen durch den damals bereits vorhandenen Status als „Modellgemeinde Elektromobilität“ und durch diverse Werbe- und Marketingkampagnen eine grundlegende Akzeptanz in der Bevölkerung gegenüber den Konzepten vorherrschte. Dies vereinfachte schließlich die neuen Initiativen zu Elektromobilität im Allgemeinen und E-Carsharing [5]. Schwabe (2020) kommt ebenso zu der Erkenntnis in seinen Ausarbeitungen, dass eine breite Basis an Nutzenden der Grundstein des Carsharing-Konzeptes ist und die proaktive Kommunikation der Initiative im ländlichen Raum maßgeblich entscheidend für den Erfolg ist. Zwei Interviewte beschrieben ein geringes Interesse der Bevölkerung am Konzept als entscheidenden Grund, aufgrund von Vorbehalten gegenüber E-Mobilität und keinen nennenswerten Nutzungsvorteilen gegenüber den eigenen Fahrzeugen [6]. An diese Erkenntnis knüpfen auch Silberer et al. (2022) an und beschreiben in ihrer Forschung, dass grundsätzlich Skepsis gegenüber dem Nutzen von Carsharing im Betrachtungsraum Wüstenrot bestehe. Um einen Mehrwert für die Menschen vor Ort darzustellen, müsse sich das Carsharing-Angebot an die Bedürfnisse anpassen und in die Alltagsroutinen eingliedern. Zudem muss sich der Tatsache gestellt werden, dass alternative Mobilitätslösungen zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung im ländlichen Raum in der Theorie gewollt sind, aber Einschränkungen in der Mobilität nicht hingenommen werden und daher zum Ausschlusskriterium für die Menschen werden [8].

Forschungsagenda

Nach der vorherigen Literatursynthese soll der letzte Abschnitt der SLR nach vom Brocke et al. (2009) in einer Forschungsagenda enden, um die Erkenntnisse dieser SLR durch Forschungsfelder zu erweitern und Fragen für zukünftige Forschungen aufzuweisen. Die Konzeptmatrix dient als Grundlage dafür und zeigt oftmals durch „leere Felder“ potenzielle Forschungsthematiken auf, die eine detaillierte Untersuchung benötigen (vgl. vom Brocke et al. 2009, S. 2214).

In der zugrundeliegenden Konzeptmatrix dieser SLR fällt zunächst auf, dass aus der untersuchten Literatur Beiträge zu jeder Kategorie gefunden wurden und somit nicht direkt ein Themenfeld eindeutig als zukünftiger Forschungsgegenstand herauskristallisiert werden kann. Dennoch ist anhand der Häufigkeiten genannter Beiträge zu den Kategorien der Konzeptmatrix erkennbar, dass bestimmte Bereiche weniger untersucht sind und daher Bestandteil weiterer Forschung sein sollten. Insgesamt ergibt sich nach der Literatursynthese folgende Forschungsagenda:

- Bedarf an weiterführenden Untersuchungen zu politischen Herausforderungen im Kontext von Carsharing im ländlichen Raum, da im Rahmen dieser SLR hauptsächlich die Bedeutung der Finanzierung dieser Initiativen durch die öffentliche Hand und den damit verbundenen Hindernissen thematisiert wurde. Der Fokus könnte hierbei auf den Hindernissen durch kommunale Netzwerke in der Politik und der Vertretung von individuellen Interessen von Politiker:innen liegen.
- Die Untersuchung von Zusammenhängen zwischen führenden Parteien im ländlichen Raum und der Offenheit zur Umsetzung von Carsharing-Konzepten im Sinne einer Mobilitätstransformation ländlicher Regionen Deutschlands.
- Aktuelle Analyse der bestehenden Förderungsprozesse und welche Bedeutung diese für die Umsetzung von zukünftigen Carsharing-Konzepten im ländlichen Raum einnehmen.
- Untersuchung von geografischen Disparitäten im Ausbau von notwendiger Ladesäulen-Infrastruktur für Carsharing-Konzepte im ländlichen und städtischen Kontext.
- Analysen zur CO₂-Reduktion durch bestehende Carsharing-Initiativen des ländlichen Raumes.
- Weiterführende Forschung zu den Möglichkeiten der Vernetzung der herkömmlichen Tarife und Strukturen des ÖPNVs mit den Angeboten der ländlichen

Carsharing-Angebote, um Zugangsbarrieren zu vermindern und eine Komfortsteigerung zu erzielen.

- Tiefere Betrachtung der Bedeutsamkeit sozialer Netzwerke für den Erfolg von Carsharing im ländlichen Raum und welche Rolle die Carsharing-Konzepte zur Stärkung der sozialen Kohäsion aufweisen.
- Weitere Ermittlungen zu multimodalen Mobilitätskonzepten für bestimmte ländliche Regionen, da laut Albrecht et al. (2025) die Menschen aus ländlichen Regionen gewillt sind, größere Distanzen zum Carsharing-Angebot auf sich zu nehmen. Diese Erkenntnisse sollten in bestehende Carsharing-Angebote einfließen, um die Anzahl an Nutzenden zu erhöhen oder Einzugsbereiche des Carsharing-Angebotes durch Identifizierung von POIs zu maximieren.
- Die Wirtschaftlichkeit des Carsharing-Angebotes stellt eine weit verbreitende Herausforderung im ländlichen Raum dar. Forschungen sollten sich laufend mit der Ökonomie der bestehenden und gescheiterten Carsharing-Konzepte auseinandersetzen, damit mögliche ökonomische Potenziale auf andere Konzepte übertragen werden können.
- Albrecht et al. (2025), Wappelhorst et al. (2014) und Silberer et al. (2022) verdeutlichen die Chance von Carsharing-Konzepten in touristischen Gebieten. Hier bieten sich weitere wissenschaftliche Untersuchungen zu ökonomischen Verbesserungen der Carsharing-Konzepte durch eine Erhöhung der Kapazitätsauslastung als auch ökologische Potenziale durch die Verminderung des monomodalen Verkehrs in touristischen Gebieten an.
- Generell waren negative Auswirkungen der Carsharing-Konzepte auf eine nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raumes kein Bestandteil dieser SLR. Um eine Datenbasis diesbezüglich zu erlangen bedarf es weiteren wissenschaftlichen Betrachtungen.

3.2. Vertiefende Leitfadeninterviews zu Potenzialen und Herausforderungen von Carsharing in ländlichen Gebieten Deutschlands

In diesem Teil der empirischen Erhebung werden die verschiedenen Leitfadeninterviews mit Akteur:innen aus dem Bereich Carsharing vorgestellt und mithilfe der Forschungsmethode „Qualitative Inhaltsanalyse nach Kuckartz und Rädiker (2024)“ systematisch ausgewertet sowie analysiert. Zuvor gewonnene Erkenntnisse aus der SLR sollen durch

zielführende Interviews von Expert:innen weiter vertieft und um eine aktuelle Datengrundlage ergänzt werden.

3.2.1. Auswahl der Interviewpartner:innen

Die Suche nach geeigneten Interviewpartner:innen für die Leitfadeninterviews erstreckte sich über den Zeitraum vom 17.01.2025 – 05.03.2025. Es wurden sowohl Carsharing-Anbieter des ländlichen Raumes als auch professionelle Carsharing-Anbieter kontaktiert. Unter Berücksichtigung der erfolgten Definition von Carsharing (Kapitel 2.1.) und der geographischen Einordnung des ländlichen Raumes Deutschlands anhand der Thünen-Typologie (Kapitel 2.2.) wurden somit sechs Interviewpartner:innen ausgewählt und in Tabelle 6 dargestellt:

| Carsharing-Konzepte | Position der/des Expert:in | Datum des Interviews | Ort | Dauer | Einordnung in Thünen-Typologie |
|---------------------|--|----------------------|----------------|---------------|--|
| [REDACTED] | Koordination Nachhaltigkeit und Klimaschutz [REDACTED] | 27.02.2025 | Online-Meeting | 19:28 Minuten | Landkreis [REDACTED] – sehr ländlich / weniger gute sozio-ökonomische Lage |
| [REDACTED] | Betreuer:in des Projektes | 04.03.2025 | In Präsenz | 27:08 Minuten | Landkreis [REDACTED] - sehr ländlich / weniger gute sozio-ökonomische Lage |
| [REDACTED] | Lead Public Relations & Communications | 12.03.2025 | Online-Meeting | 18:04 Minuten | Nicht ländlich |
| [REDACTED] | Ehemalige Geschäftsführung und aktuell Mitarbeiter:in bei [REDACTED] | 13.03.2025 | Online-Meeting | 38:45 Minuten | Städte [REDACTED] – nicht ländlich Landkreis [REDACTED] – sehr ländlich / weniger gute sozio-ökonomische Lage Landkreis [REDACTED] – sehr ländlich / weniger gute sozio-ökonomische Lage Landkreis [REDACTED] – eher ländlich / weniger gute sozioökonomische Lage Landkreis [REDACTED] – eher ländlich / weniger gute sozioökonomische Lage |
| [REDACTED] | Mobilitätsmanagement [REDACTED] | 04.04.2025 | Online-Meeting | 31:33 Minuten | Landkreis [REDACTED] – eher ländlich / gute sozioökonomische Lage |
| [REDACTED] | Projektleitung [REDACTED] | 11.04.2025 | Online-Meeting | 44:45 Minuten | Landkreis [REDACTED] – eher ländlich / weniger gute sozioökonomische Lage |

Tabelle 6: Auflistung der interviewten Carsharing-Konzepte (eigene Darstellung)

Die Interviews wurden durch Audio- und Videoaufnahmen gespeichert. Zeitgleich wurde das jeweilige Gespräch mit einer Transkriptionssoftware aufgezeichnet und anschließend durch den Autor korrigiert und vervollständigt. Dabei wurden die Transkriptionsregeln der inhaltlich-semantischen Transkription nach Dresing und Pehl (2023) angewandt. Diese eignen sich besonders für qualitative Inhaltsanalysen, da der Fokus auf dem auf dem semantischen Inhalt liegt (vgl. Dresing und Pehl 2024, S. 5).

3.2.2. Aufbau des Interviewleitfadens

Zum Einsatz kamen offene Leitfadeninterviews, die sich durch einen halb-strukturierten Aufbau kennzeichnen. Ziel dieser Interviewart ist die Gewinnung an Informationen, weshalb die Interviewsituation asymmetrisch zu Gunsten der Interviewpartner:innen verläuft (vgl. Kaiser 2021, S. 6). Dem Aufbau des Interviews liegt dabei ein Leitfaden mit festgelegten Fragen zugrunde, welche eine Orientierung für die Durchführung des Interviews geben soll (vgl. Kaiser 2021, S. 8). Dennoch kann die Reihenfolge der Fragen flexibel gestaltet als auch situativ auf die Erkenntnisse durch spezifische Nachfragen eingegangen werden (vgl. Kaiser 2021, S. 11).

Der Aufbau des Interviewleitfadens wurde aus den zugrundeliegenden Forschungsfragen dieser Arbeit abgeleitet und in Themenblöcke untergliedert. Dabei wurden die Themenblöcke aufgrund der unterschiedlicher Arbeitshintergründe der Akteure leicht abgewandelt. Für die Akteure „Carsharing-Konzepte des ländlichen Raumes“ (n=4) ergeben sich somit die übergeordneten Themenblöcke für den Leitfaden:

1. Einstieg mit Auskunft des Interviewenden zur Positionsbezeichnung und Involvierung in das Carsharing-Konzept
2. Potenziale und Zielsetzungen für eine nachhaltige Mobilität
3. Strukturelle, politische und individuelle Hemmnisse
4. Resonanz und Nutzungsverhalten
5. Ausblick

Die Themenblöcke für den Interviewleitfaden mit professionellen Carsharing-Anbietern (n=2) sind wie folgt:

1. Einstieg mit Auskunft des Interviewenden zur Positionsbezeichnung
2. Einschätzung und Haltung von Carsharing in ländlichen Räumen Deutschlands

3. Potenziale und Zielsetzungen für eine nachhaltige Mobilität
4. Strukturelle, politische und individuelle Hemmnisse
5. Ausblick

3.2.3. Qualitative Inhaltsanalyse

In diesem Teil der empirischen Erhebung sollen die Leitfadeninterviews mithilfe einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Kuckartz und Rädiker (2024) systematisch analysiert und ausgewertet werden. Hierfür wird die Methodik der inhaltlich strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse gewählt, welche sich unter anderem besonders für Leitfadeninterviews eignet. Durch die Methode können Ergebnisse zur Beantwortung der Forschungsfrage durch eine zielgerichtete Reduktion und Kategorisierung der Erkenntnisse aus der Datenerhebung generiert werden. Gleichmaßen erlaubt die Methode eine deduktive als auch induktive Kategorienbildung im Rahmen mehrstufiger Codierphasen (vgl. Kuckartz und Rädiker 2024, S. 129). Das folgende Modell zeigt den genauen Ablauf der inhaltlich strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse nach Kuckartz und Rädiker:

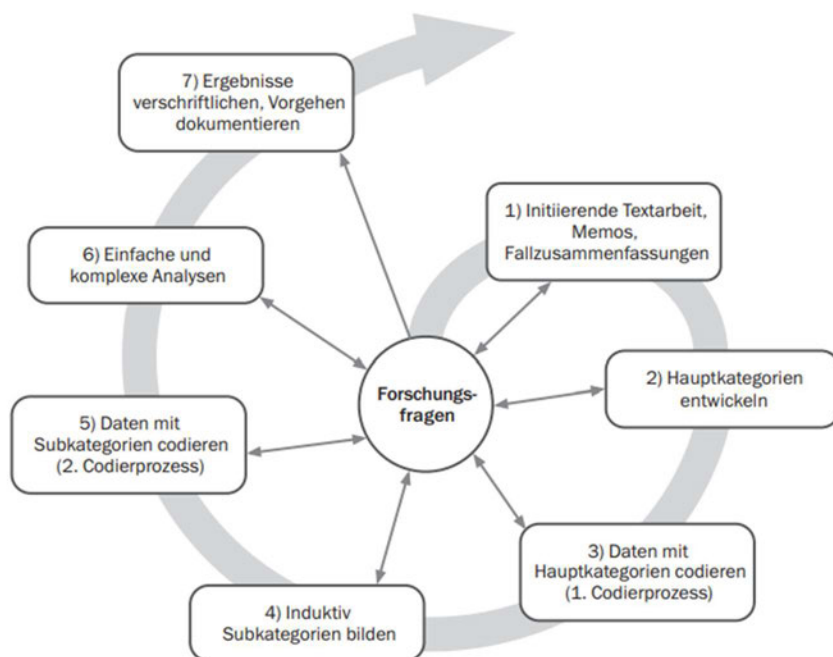


Abbildung 3: Ablauf der inhaltlich strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse nach Kuckartz (Kuckartz und Rädiker 2024)

Nach einer initialen Auseinandersetzung mit der vorliegenden Lektüre (**Phase 1**) (vgl. Kuckartz und Rädiker 2024, S. 132–133) sollen im zweiten Schritt Hauptkategorien entwickelt werden (**Phase 2**) (vgl. Kuckartz und Rädiker 2024, S. 133). Diese können häufig bereits deduktiv aus den zugrundeliegenden Forschungsfragen entnommen oder induktiv direkt am Material ermittelt werden. Im ersten Codierprozess werden die generierten Hauptkategorien den betreffenden Textabschnitten zugeordnet (**Phase 3**). Hierbei können relevante Textabschnitte auch mehrfach mit unterschiedlichen Kategorien codiert werden (vgl. Kuckartz und Rädiker 2024, S. 134). Anschließend werden induktiv Subkategorien gebildet (**Phase 4**). Jede Hauptkategorie wird einzeln betrachtet und codierte Textabschnitte der Kategorie aufgelistet. Es folgt eine systematische Identifikation der Dimensionen und eine Einordnung in Subkategorien (vgl. Kuckartz und Rädiker 2024, S. 138). Schließlich werden die Daten im zweiten Codierprozess mithilfe der zuvor gebildeten Subkategorien nochmals beleuchtet (**Phase 5**) und die relevanten Textabschnitte den Subkategorien zugeordnet (vgl. Kuckartz und Rädiker 2024, S. 142). Im Folgenden sollen nun die Ergebnisse analysiert und präsentiert werden (**Phase 6**). Hierfür gibt es verschiedene Analyseformen, wie die „Kategorienbasierte Analyse entlang der Hauptkategorien“, welche sich als grundlegende Analyseform bewährt hat, jedoch

um weitere Analyseformen ergänzt werden kann (vgl. Kuckartz und Rädiker 2024, S. 147–148). Zuletzt folgt die Verschriftlichung der Ergebnisse und die Dokumentation des Vorgehens in einem abschließenden Bericht mit Antworten auf die gestellten Forschungsfragen (**Phase 7**) (vgl. Kuckartz und Rädiker 2024, S. 154).

Phase 1: Initierende Textarbeit, Memos und Fallzusammenfassungen

In der ersten Phase der qualitativen Inhaltsanalyse wurde sich intensiv mit den Transkripten der Leitfadeninterviews auseinandergesetzt. Kernaussagen der jeweiligen Interviewpartner:innen aus den Textabschnitten der Transkripte wurden vermerkt und eigene Überlegungen zur weiteren Auswertungsschritten stichpunktartig niedergeschrieben. Schließlich wurden grundlegende Erkenntnisse der Interviews im Sinne einer Fallzusammenfassung verschriftlicht. Dieser Schritt wurde mithilfe des Transkriptes in ausgedruckter Form und einer händischen Markierung durchgeführt. Es ist somit nicht Bestandteil dieser Dokumentation.

Phase 2: Hauptkategorien entwickeln

Die Entwicklung der Hauptkategorien wurde deduktiv anhand der zugrundeliegenden Forschungsfragen dieser Arbeit durchgeführt. Die Forschungsfragen wurden in Kapitel 1 definiert:

- *Welche Potenziale von Carsharing sind für eine nachhaltige Entwicklung ländlicher Regionen Deutschlands erkennbar?*
- *Welche Herausforderungen können auf struktureller, politischer und individueller Ebene in Bezug auf Carsharing in ländlichen Regionen Deutschlands identifiziert werden?*

Aus diesen beiden Forschungsfragen ergeben sich folgende Hauptkategorien:

| Potenziale für eine nachhaltige Entwicklung der ländlichen Regionen Deutschlands | | | Herausforderungen | | |
|--|--------|------------|-------------------|-----------|-------------|
| Ökologisch | Sozial | Ökonomisch | Strukturell | Politisch | individuell |

Tabelle 7: Hauptkategorien der qualitativen Inhaltsanalyse nach Kuckartz und Rädiker (2024) (eigene Darstellung)

Folglich werden die definierten Hauptkategorien für den nächsten Schritt der qualitativen Inhaltsanalyse verwendet.

Phase 3: *erster Codierprozess mit Hauptkategorien*

In dieser Phase wurden die Transkripte der sechs Leitfadeninterviews mithilfe der in Phase 2 deduktiv gebildeten sechs Hauptkategorien untersucht. Der Analyseprozess entlang der Hauptkategorien kann im Anhang 3.1. – 3.6. eingesehen werden. Die Hauptkategorien wurden dabei farblich markiert (ökologisch = grün, sozial = gelb, ökonomisch = rot, strukturell = blau, politisch = lila, individuell = grau).

Phase 4: *Induktiv Subkategorien bilden*

Die Subkategorien wurden gemäß der induktiven Kategorienbildung mit fokussierter Zusammenfassung gebildet. Dafür wurde eine Tabelle (Anhang 3) mit drei Spalten erstellt, die jeweils die untersuchte Textstelle im Originaltext, die Zusammenfassung der untersuchten Textstelle und die abgeleitete Subkategorie beinhaltet. Bei kurzen Textpassagen wurde auf die Zusammenfassung verzichtet und direkt die Subkategorie gebildet. Die gebildeten Subkategorien wurden daraufhin aufgelistet und zu allgemeineren Subkategorien zusammengefasst. Anschließend folgt eine tabellarische Darstellung der sechs Hauptkategorien mit den jeweils gebildeten Subkategorien sowie einer kurzen Definition der Subkategorien und Beispielen aus dem untersuchten Material:

| Hauptkategorie | Subkategorie | Kurze Definition | Beispiel aus Leitfadeninterviews |
|------------------------|-------------------------------|--|---|
| Ökologische Potenziale | Infrastruktur und E-Mobilität | Umfasst alle Veränderungen, die zur infrastrukturellen Verbesserung beitragen | Umstellung auf E-Mobilität Synergien im Ausbau des öffentlichen Ladenetzes |
| | Kaufverhalten | Umfasst alle Auswirkungen auf das Kaufverhalten der betroffenen Individuen | Abschaffung des Zweitautos Gruppennutzung |
| | Umwelt | Umfasst alle Veränderungen, die sich positiv auf die natürliche Umwelt auswirken | Emissionsreduzierung Reduzierung des Verkehrs in ländlichen Räumen |
| Soziale Potenziale | Soziales Gefüge | Umfasst alle Bereiche von sozialen Verbindungen der betroffenen Menschen | Soziale Verlinkungen der Carsharing-Konzepte Mundpropaganda |
| | Daseinsvorsorge | Umfasst alle Auswirkungen auf die Daseinsvorsorge im jeweiligen Untersuchungsgebiet | Inklusion peripherer Gebiete |
| | Wissenstransfer | Umfasst alle Arten des Austausches von Wissen und Informationen bzgl. dem Betrieb von Carsharing-Angeboten | Vernetzung relevanter Akteur:innen |
| | Ziviles Engagement | Umfasst alle Bereiche zivilen Engagement und deren Auswirkungen auf das Carsharing-Konzept | Vereinslandschaft Engagement in der Zivilgesellschaft |

| | | | |
|--------------------------------|---------------------------|---|---|
| Ökonomische Potenziale | Kapazitätsauslastung | Umfasst alle Bereiche, die zur Auslastung des Carsharing-Konzeptes beitragen | Geteilte Nutzung durch Haupt- und Mitnutzer:innen Auslastungssteigerung der Fahrzeuge |
| | Standortwahl | Umfasst alle Kriterien, die sich auf die Standortwahl auswirken | Infrastrukturelle Gegebenheiten Verbindung zu größeren Städten |
| | Monetärer Vorteil | Umfasst alle finanziellen Vorteile für das Carsharing-Konzept als auch für Nutzende | Grundkostendeckung durch Hauptnutzer:innen Trennung vom privaten PKW |
| | Nutzerakquise | Umfasst alle Bereiche, die zur Vergrößerung der Nutzerbasis beitragen | Direkter Austausch mit Bevölkerung |
| | Technologie | Umfasst alle technologischen Entwicklungen, die aktuell und potenziell zur Verbesserung der Ökonomie des Carsharing-Angebotes beitragen | Schadensreduzierung Integration ins Tariffsystem des ÖPNV |
| | Sonstige | Umfasst weitere Veränderungen im Sinne der ökonomischen Potenziale | Genossenschaft Beeinflussung des Kaufverhaltens |
| Strukturelle Herausforderungen | Personal und Know-How | Umfasst alle Hindernisse hinsichtlich Personalverfügbarkeit und personellen Kapazitäten | Pionierarbeit Unwissenheit |
| | Infrastruktur und Technik | Umfasst alle infrastrukturellen und technischen Bereiche, die den Erfolg des Carsharing-Konzeptes behindern | Netzabdeckung digitalisierte Buchung |
| | Kooperationen | Umfasst alle Probleme in der Zusammenarbeit von Kooperationen | Genehmigungsprobleme zwingende Notwendigkeit an Kooperationen |
| | Sonstige | Umfasst weitere strukturelle Herausforderungen | Hohe Anlaufzeit |
| Politische Herausforderungen | Politische Teilnahme | Umfasst die Auswirkungen der politischen Situationen in den ländlichen Regionen | Abhängigkeit von politischer Zielsetzung |
| | Förderungen | Umfasst die aktuelle Situation in der Förderlandschaft Deutschlands | Hoher Aufwand zum Erhalt der Fördermittel Abbau der verfügbaren Förderungen |
| Individuelle Herausforderungen | Skepsis | Umfasst alle individuellen Bedenken und Vorbehalte der Menschen gegenüber Carsharing-Konzepten | Vorbehalte gegenüber E-Mobilität Bedenken gegenüber dem Ressourcenverbrauch beim Carsharing mit E-Fahrzeugen |
| | Gewohnheiten | Umfasst alle Gewohnheiten von Individuen, die sich auf die Nutzung von Carsharing auswirken | Gewöhnung an das private KFZ Gewohnheiten in Bezug auf die Automarke |
| | Zeitliche Durchdringung | Umfasst alle Hindernisse, die das Gelingen des Carsharings verzögern | Umstellung der Menschen Gewöhnung der lokal Betroffenen |
| | Sonstige | Umfasst weitere individuelle Herausforderungen | Mietbetrug Fahrverhalten |

Tabelle 8: Darstellungen und Definitionen der Subkategorien entlang der Hauptkategorien (eigene Darstellung angelehnt an Kuckartz und Rädiker (vgl. Kuckartz und Rädiker 2024: 139))

Phase 5: Daten mit Subkategorien codieren (2. Codierprozess)

Im zweiten Codierprozess wurden folglich die gebildeten Subkategorien aus Phase 4 (Tabelle 6) den ausgewählten Textstellen aus den Leitfadeninterviews zugeordnet. Dies wurde in die Übersicht zur induktiven Kategorienbildung aus Phase 4 integriert und dementsprechend eine vierte Spalte eingefügt (Anhang 3). Auf den optionalen Zwischenschritt der Erstellung von fallbezogenen, thematischen Zusammenfassungen wurde, aufgrund des Umfangs und der Nützlichkeit für die Ergebnisse dieser Arbeit, verzichtet.

Phase 6: Einfache und komplexe Analysen

&

Phase 7: Ergebnisse verschriftlichen und Vorgehen dokumentieren

Die letzten beiden Phasen der qualitativen Inhaltsanalyse nach Kuckartz und Rädiker (2024) sollten zusammen betrachtet werden. Phase 6 beschreibt dabei die Auswahl einer geeigneten Analyseform für die Ergebnisdarstellung. Bei der inhaltlich strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse stehen die Themen und Subthemen im Zentrum der Auswertung, weshalb dies im Folgenden anhand der kategorienbasierten Analyse entlang der Hauptkategorien durchgeführt wird. Hierfür wird systematisch entlang der sechs Hauptkategorien die Auswertung der Subkategorien vorgenommen und deren qualitative Erkenntnisse aus dem vorliegenden Interviewmaterial im Sinne der Phase 7 verschriftlicht.

Hauptkategorie: ökologisches Potenzial

In der Hauptkategorie „ökologisches Potenzial“ von Carsharing-Konzepten im ländlichen Raum Deutschlands nannten 2 Interviewpartner:innen (B6, B4) Potenziale für den Ausbau von Infrastruktur und E-Mobilität. Dabei konnten politische Zielsetzungen zur Umstellung des Fuhrparks des betroffenen Landkreises auf 50% Elektromobilität durch den Betrieb eines Carsharing-Konzeptes früher umgesetzt werden. Zudem trug gleichzeitig das flächige Angebot dieses Konzeptes im Landkreis dazu bei, das E-Ladesäulennetzwerk auszubauen, welches sich zugleich positiv auf den Bedarf an E-Ladesäulen für Nutzer:innen mit privaten PKWs auswirkt. Einen weiteren Zusammenhang sah eine interviewte Expert:in im Abbau von Stereotypen gegenüber E-Mobilität durch den Einsatz von E-Fahrzeugen in der Carsharing-Flotte (B4). Daraus bildeten sich sogar Präferenzen für E-Fahrzeuge: „Also manche Leute sagen dann, ich will gar keinen Verbrenner mehr

fahren. Die sind so überzeugt, dass sie sagen, ich will eigentlich möglichst nur noch E-Autos benutzen“ (B4).

Ein weiteres Potenzial sahen vier interviewte Carsharing-Konzepte in der Veränderung des Kaufverhaltens von Individuen und stimmten überein, dass die Errichtung von Carsharing-Konzepten zu einer Abschaffung des Zweitautos führen oder eine Abwägung bei der Kaufentscheidung zur Notwendigkeit eines Zweitautos stattfindet (B6, B2, B4, B1). Dabei wurden verschiedene Situationen erläutert, die ein Umdenken im Kaufverhalten begünstigten. Beispielsweise wurde angegeben, dass aufgrund des vorhandenen Carsharing-Autos kleinere Gruppen zu Aktivitäten befördert werden konnten, welches die Anschaffung eines eigenen PKWs hinfällig machte (B2). Andererseits wurde beschrieben, dass das vorhandene, private Zweitauto nicht für den Berufsweg notwendig ist und somit für eine situative Nutzung durch Carsharing ersetzt werden konnte (B4).

Die meisten Beiträge zu ökologischen Potenzialen des Carsharings in ländlichen Regionen Deutschlands wurden in Bezug auf das Thema Umwelt genannt (B1, B5, B2, B4). Insbesondere die Reduktion des Verkehrs und des PKW-Bestandes werden als potenzielle ökologische Verbesserungen angeführt. Im Gegensatz zur zuvor genannten Nutzung des Carsharing-Autos und der Abschaffung des Zweitautos, da es nicht für den Berufsweg benötigt wird (B4), weist Interviewpartner:in B5 ebenso auf die Tatsache hin, dass gerade auch für berufliche Pendelwege Carsharing-Fahrzeuge genutzt werden. Hierbei wird jedoch die Nähe der Carsharing-Station und zum Arbeitsplatz betont. Einen weiteren Vorteil sieht Expert:in B1 in der Verknüpfung von Carsharing mit touristischen Einrichtungen, wie Campingplätzen. Darüber hinaus sieht Interviewpartner:in B4 ökologische Vorteile im Parkraummanagement durch Carsharing, da einerseits weniger private Fahrzeuge im öffentlichen Parkraum abgestellt werden und zugleich Parkflächen bei beispielsweise Wohnungsbauvorhaben eingespart werden können.

Hauptkategorie: soziales Potenzial

Die meisten Hinweise auf soziale Potenziale von Carsharing-Konzepten im ländlichen Raum wurden in fünf der sechs Interviews für das soziale Gefüge gesehen, wobei hierbei unterschiedliche Sichtweisen beschrieben werden (B6, B1, B5, B2, B4). Zum einen wird aufgezeigt, welche positiven Auswirkungen Carsharing auf das soziale Gefüge in der betroffenen Region haben kann. Dabei wird von mehreren Interviewpartner:innen vor allem auf die Nutzung des Carsharing-Angebotes durch mehrere Personen für bestimmte Aktivitäten betont. Zudem weist eine befragte Person (B4) auf das Potenzial hin, der Vereinsamung und Anonymisierung des ländlichen Raumes entgegenzuwirken.

Zudem wurden von mehreren Interviewpartner:innen Gegebenheiten in den jeweiligen Regionen hervorgehoben, die zum Erfolg des Carsharing-Projektes beitragen. Hierbei spielen soziale Verlinkungen der Carsharing-Betreiber in der Region, Mundpropaganda zur Akquise von Neukunden und die soziale Kontrolle der Nutzenden untereinander eine wichtige Rolle (B2, B6). Ziviles Engagement als hilfreicher Faktor zur Umsetzung und Erhalt des Carsharing-Konzeptes wird ebenso von drei Interviewpartner:innen genannt (B5, B2, B4). Hierbei wird auf die oftmals stark ausgeprägte Vereinslandschaft als Ausgangspunkt für die Etablierung eines Carsharing-Konzeptes oder lokale Nutzer:innen, die gleichzeitig eine Betreuerfunktion einnehmen und Reparaturen bzw. Wartungen übernehmen.

Weiterhin trägt Carsharing laut zwei Interviewpartner:innen zur Daseinsvorsorge, durch die Schaffung eines stabilen und verlässlichen Mobilitätsangebotes und der Inklusion peripherer Gebiete, bei (B5, B6). Des Weiteren wird der Transfer von relevantem Wissen über Carsharing-Konzepte durch Carsharing-Betreiber, wie Landkreise oder Stadtwerke, im ländlichen Raum als soziales Potenzial angesehen (B6).

Hauptkategorie: ökonomisches Potenzial

Vier Interviewpartner:innen stimmen überein, dass in der Kapazitätsauslastung der Carsharing-Fahrzeuge ökonomische Potenziale generiert werden können (B6, B1, B5, B4). Kernbestandteil bildet dabei die geteilte Nutzung der Fahrzeuge durch einerseits öffentliche Institutionen und andererseits des gewerblichen als auch privaten Sektors. Beispielfhaft ist hier die geteilte Nutzung der Fahrzeugflotte durch „Hauptnutzer“ (öffentliche Einrichtungen, Vereine und Unternehmen), welche einen Bedarf an einer Dienstflotte haben und privaten „Mitnutzern“ (B6). Die Carsharing-Stellplätze werden demnach an den Standorten der „Hauptnutzer“ errichtet und stehen den privaten Nutzer:innen ebenso zur Verfügung (B6).

Außerdem beschreibt Interviewpartner:in B4 die Möglichkeit schlecht ausgelastete Flotten von Unternehmen durch die Kooperation und gemeinsame Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen effizienter zu gestalten. Fünf Interviewpartner:innen beschreiben monetäre Vorteile im Sinne der ökonomischen Potenziale von Carsharing-Konzepten im ländlichen Raum Deutschlands (B6, B1, B5, B2, B4). Dabei teilen sich die Erkenntnisse in finanzielle Vorteile für Nutzer:innen und die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Carsharing-Konzeptes ein. Monetäre Vorteile für Nutzer:innen werden insbesondere in der Möglichkeit eines günstigen alternativen Mobilitätsangebotes gesehen, welches beispielsweise zur Trennung vom privaten PKW (B1) oder der Abwägung zur Nutzung von

Carsharing anstelle eines Zweitautos (B4) führte. Ökonomische Potenziale zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit eines Carsharing-Konzeptes werden in der geteilten Nutzung des Fuhrparks (B6), der Grundkostendeckung durch Hauptnutzer:innen (B6) und der möglichen finanziellen Verschlinkung durch das ehrenamtliche Engagement von lokalen betreuenden Personen gesehen (B4).

Zudem stimmen fünf Interviewpartner:innen in der Subkategorie „Standortwahl“ überein. Hier werden ökonomische Potenziale durch die Kombination von Carsharing-Stellplätzen mit bestehender öffentlicher Ladesäuleninfrastruktur und der Errichtung von Stellplätzen bei „Ankerkunden“, die für eine Grundauslastung der Fahrzeugflotte sorgen, generiert (B6). Zudem zeigt sich im Rahmen der Standortwahl, dass verschiedene Zielgruppen als potenzielle Nutzer:innen für das Carsharing infrage kommen und daher identifiziert wurden (B1, B5, B4). Dazu gehören lokale Anwohner:innen (B1), Berufspendler:innen (B5) und Geschäftsreisende (B4). Einen weiteren Faktor der Standortwahl verdeutlicht ein:e Interviewpartner:in (B3) in der Nähe des ländlichen Carsharing-Konzeptes zu größeren Städten. Darüber hinaus beschreiben zwei Interviewpartner:innen ökonomische Potenziale in der Nutzerakquise durch den direkten Austausch mit einzelnen Personen oder Info-Abenden für die Bevölkerung, so dass Informationen ausgetauscht werden können (B5, B3). Nutzerakquise kann zudem ebenso durch die Anbindung von peripheren Siedlungen gelingen, welche vorher vom ÖPNV nicht erschlossen waren (B5). Außerdem werden technologische Entwicklungen, wie die Integration ins Tarifsysteem des ÖPNV, kostengünstigere Zugangsmöglichkeiten zum Carsharing-Fahrzeug oder der Einsatz von Unfalldatenschreibern zur Reduktion von Schadensfällen, zukünftig als zielführend für eine Verbesserung der Ökonomie des Carsharing-Konzeptes angesehen (B5, B4). Sonstige ökonomische Potenziale entfallen auf die Bereiche Wissenstransfer durch die Weitergabe von Erfahrungen und Informationen im Rahmen von Workshops (B6). Carsharing als günstige Alternative für Reisende (B1) als auch privat Nutzende (B4), Vorteile von Genossenschaften für Nutzende (B4) oder dem Engagement von Carsharing-Nutzer:innen zur unentgeltlichen Erledigung von Tätigkeiten rund um den Betrieb der Fahrzeuge (B4).

Hauptkategorie: strukturelle Herausforderungen

Alle sechs Interviewpartner:innen wiesen in ihren Aussagen auf strukturelle Herausforderungen in Bezug auf personelle Verfügbarkeiten und Kapazitäten sowie des vorhandenen Know-Hows zum Aufbau und Betrieb eines Carsharing-Angebotes im ländlichen Raum hin (B6, B1, B2, B5, B3, B4). Zusammengefasst wurden diese Herausforderungen

unter der Subkategorie „Personal und Know-How“. Personelle Engpässe zeigen sich laut den Interviewpartner:innen insbesondere generell darin, einen Personalstamm aufzubauen, jener die Projektaktivitäten tragen (B6) oder den Ausbau des Carsharing-Angebotes fördern kann (B1). Die Hintergründe zeigen sich darin, dass das betroffene Personal noch weitere Aufgabenfelder besitzt (B1) oder ein ehrenamtliches Engagement vorliegt (B2, B4). Ein weiterer Bestandteil der strukturellen Herausforderungen ist das Vorhandensein von Know-How. Dabei werden Aufbauprobleme beschrieben, da nicht auf Erfahrungen von vergleichbaren Carsharing-Projekten zurückgegriffen werden konnte und Pionierarbeit geleistet sowie Lehrgeld bezahlt werden musste (B6). Außerdem beschrieb Interviewpartner:in B6, dass keine Infrastruktur zum Beginn des Projektes vorhanden war und lokale Partner:innen mit nötigem Know-How schwer auffindbar waren. Gleiche Aussagen beschreiben die Interviewpartner:innen B5 und B2, welche aufgrund der ehrenamtlichen Tätigkeiten nicht initial die nötige Expertise mitbringen. Ehrenamtlichen Trägern der Carsharing-Konzepte fehlt es an monetären Mitteln für professionelle Betreuer (B4).

Eine weitere Subkategorie struktureller Herausforderungen „Infrastruktur und Verkehr“ wird von vier Interviewpartner:innen beschrieben (B6, B5, B3, B4). Probleme sind unter anderem digitale Herausforderungen, wie eine unzureichende Netzabdeckung (B6), Hemmnisse bei der digitalen Buchung und der Herstellung von Schnittstellen zu Tarifportalen des ÖPNV (B5). Weiterhin wird die Entfernung zum Arbeitsplatz als Hindernis zur Nutzung von Carsharing genannt (B4) als auch darauf hingewiesen, dass ohne neue Mobilitätslösungen, wie Carsharing, keine Alternativen im ländlichen Raum geschaffen und isolierte Regionen weiterhin nicht in das ÖPNV-Netz integriert werden können (B5). Zwei Interviewpartner:innen betonen die Schwierigkeit in Verbindung mit Kooperationen (B1, B5). Einerseits werden Probleme in der Zusammenarbeit mit Infrastrukturunternehmen beschrieben (B1) als auch auf der anderen Seite die zwingende Notwendigkeit Kooperationen einzugehen, aufgrund der begrenzten Mittel der Carsharing-Initiativen die Infrastruktur selber aufzubauen (B5).

Hauptkategorie: politische Herausforderungen

Die Hauptkategorie „politische Herausforderungen“ teilt sich in nur zwei Subkategorien auf. Drei Interviewpartner:innen betonen in der Subkategorie „politische Teilnahme“ die Rolle von öffentlichen Institutionen und politischen Akteur:innen (B6, B3, B4). Zum einen geht es dabei um die Abhängigkeit von politischen Zielsetzungen und dem Willen alternative Mobilitätslösungen, wie Carsharing, im ländlichen Raum zu etablieren (B6). Dabei

kommt es auch auf die aktive Mitarbeit im operativen Geschäft durch politische Aufklärungsarbeit, durch die Unterstützung im Management von Beschwerden der lokalen Menschen (B3), der Garantie zur Auslastung der Fahrzeuge (B4) und der Schaffung von politischen Grundlagen für die Integration von technologischen Neuerungen (B4) an. Dennoch hemmen politischer Widerstand und Skepsis den Erfolg von Carsharing-Konzepten. Hauptgründe hierfür sind ein unzureichendes Verständnis bei der Priorisierung von Carsharing gegenüber dem privaten PKW als auch Skepsis gegenüber dem Nutzen von Carsharing in ländlichen Regionen (B4). Die zweite politische Herausforderung wird von drei Interviewpartner:innen in der Förderlandschaft Deutschlands gesehen (B6, B5, B2). Dabei geht es einerseits um die zwingende Notwendigkeit von öffentlichen Investitionen insbesondere zu Beginn des Projektes. Zugleich wird ein Abbau von verfügbaren Förderungen bemängelt (B6). Auf der anderen Seite wird der bürokratische Aufwand zum Erhalt von Förderungen betont, welcher nicht im Verhältnis zu erlangten monetären Mitteln steht (B6, B5).

Hauptkategorie: individuelle Herausforderungen

Skepsis gegenüber Carsharing-Konzepten konnten fünf Interviewpartner:innen aufgrund ihrer Erfahrungen mit Personen im ländlichen Raum feststellen (B6, B1, B5, B2, B4). Dabei ist ein wesentlicher Teil der Vorbehalte auf E-Mobilität und neuartigen Technologien zurückzuführen (B6, B1, B4). Dazu nannten die Befragten Beispiele, wie Zweifel an der Umweltfreundlichkeit von E-Fahrzeugen, Reichweitenproblematik und die Angst vor der Bedienung von E-Fahrzeugen. Auch genannt wurde eine individuelle Inflexibilität in der Auseinandersetzung mit den Carsharing-Angeboten verbunden mit einer skeptischen, höhnischen Betrachtung gegenüber Projektbeteiligten (B5, B2). Ein weiteres Themenfeld betrifft die individuellen Gewohnheiten, wobei diese unter den befragten Interviewpartner:innen variierten. Dabei ging es um die Gewohnheiten an eine bestimmte Automarke (B1), die Gewohnheit an das eigene KFZ und den damit verbundenen Bequemlichkeiten und bekannten Funktionsweisen (B3, B4) aber auch um die Entfernung zum Carsharing-Standort (B4). Ein weiterer individueller Faktor betrifft die zeitliche Durchdringung der Carsharing-Projekte im ländlichen Raum, welches von drei Interviewpartnern angesprochen wird (B5, B3, B4). Die Umstellung der Menschen in Bezug auf neue Angebote und auch in Verbindung mit einer bewussten Entscheidung gegen beispielsweise das eigene Zweitauto und für die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen bedarf Zeit. Dies betrifft laut Interviewpartner:in B3 und B4 ebenso Unternehmen sowie private Personen, die es vorher gewohnt waren den Parkraum für potenzielle Kund:innen

ihres Gewerbes nicht mit Carsharing-Stellplätzen teilen zu müssen oder einen festen Parkplatz im öffentlichen Parkraum für sich beanspruchten. Zudem wurden weitere, unterschiedliche individuelle Herausforderungen genannt, wie die Abwägung bei der Kaufentscheidung (B6), der Besitz eines Diensthandys (B6), der Ausschluss von bestimmten Gruppen durch eine ausschließlich digitale Carsharing-Plattform (B2), Mietbetrug (B4) und das individuelle Fahrverhalten der Nutzenden (B4).

3.3. Kritische Würdigung

Systematische Literaturrecherche

Durch die Durchführung der systematischen Literaturrecherche konnten wichtige Erkenntnisse aus vorherigen Forschungsbeiträgen identifiziert und tiefgehend analysiert werden. Diese Forschungsmethode nach vom Brocke et. al. (2009) eignete sich dafür insbesondere durch die drei Stufen der Literatursuche aus Datenbank-, Vorwärts- und Rückwärtssuche und der ausführlichen Dokumentation der einzelnen Forschungsschritte, um die Validität der Ergebnisse und die Reproduzierbarkeit des Vorgehens zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang möchte der Autor darauf hinweisen, dass vom Brocke et. al. (2015) eine Durchführung der SLR durch mehrere Forschende empfohlen (vgl. vom Brocke et al. 2015, S. 212), welches im Rahmen dieser Masterarbeit nicht geleistet werden konnte. Zudem wurde die Literatursuche durch Zugangsbarrieren beschränkt, da nur auf frei verfügbare Studien oder Studien, die mit Lizenzen der RPTU gedeckt sind, zugegriffen werden konnte. Die Möglichkeit auf weitere relevante Studien kann somit nicht ausgeschlossen werden.

Im Rahmen der Literatursuche musste zudem die Untersuchung der Suchtreffer aus der Datenbank „Google Scholar“ aufgrund des zeitlichen Aufwandes und der stark abnehmenden thematischen Relevanz der Suchtreffer reduziert werden. Von 4780 initialen Suchtreffern wurden somit nur 500 Suchtreffer untersucht. Nicht auszuschließen ist zudem die Relevanz von weiteren Studien, welche durch sprachliche Ausschlusskriterien nicht analysiert wurden.

Qualitative Inhaltsanalyse

Mithilfe der inhaltlich strukturierenden qualitativen Inhaltsanalyse nach Kuckartz und Rädiker (2024) konnten die Leitfadenterviews systematisch ausgewertet werden. Durch die Möglichkeit einer deduktiven als auch induktiven Kategorienbildung konnten die

Hauptkategorien deduktiv entlang der Forschungsfragen als auch die Subkategorien induktiv am Textmaterial gebildet werden. Kuckartz und Rädiker (2024) definieren zur Prüfung der internen Studiengüte Punkte in Bezug auf die Datenerfassung, Transkription und der Durchführung der qualitativen Inhaltsanalyse. Diese wesentlichen Punkte wurden berücksichtigt und die Vorgehensweise sowie Entscheidungsprozesse dokumentiert, um die Gütekriterien zu erfüllen. Kritisch anzumerken ist dabei, dass nur drei der vier unterschiedlichen Typen ländlicher Räume im Rahmen der sechs Interviews vertreten sind. Der Typus „sehr ländlich / gute sozioökonomische Lage“ konnte nicht miteinbezogen werden. Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass das Textmaterial nicht durch mehrere Codierende untersucht wurde, da dies im Rahmen dieser Arbeit nicht möglich war.

4. Auswertung der Forschungsergebnisse und akteurspezifische Handlungsempfehlungen zur Stärkung von Carsharing speziell in ländlichen Regionen Deutschlands

Dieses Kapitel beschäftigt sich mit den Ergebnissen der systematischen Literaturrecherche und der qualitativen Inhaltsanalyse der Leitfadeninterviews bezüglich Potenzialen und Herausforderungen von Carsharing im ländlichen Raum Deutschlands. Dabei sollen zunächst die verschiedenen Ergebnisse verglichen und auf Übereinstimmungen sowie Widersprüche untersucht werden. Anschließend werden akteurspezifische Handlungsempfehlungen für Carsharing-Konzepte und öffentliche Institutionen ausgesprochen.

4.1. Vergleich der Forschungsergebnisse zu Potenzialen und Herausforderungen von Carsharing in ländlichen Regionen Deutschlands

Die unterschiedlichen Erkenntnisse aus der systematischen Literaturrecherche und der qualitativen Inhaltsanalyse sollen folglich gegenübergestellt werden. Dabei soll der Fokus auf Übereinstimmungen und Widersprüchen liegen, um Relevanz und Diskussionsbedarfe festzustellen. Darüber hinaus sollen aber auch exklusive Informationen aus den Leitfadeninterviews oder den untersuchten Studien dargelegt werden, um auf Lücken zwischen Theorie und Praxis hinzuweisen sowie neue Forschungsimpulse zu liefern.

Für die Potenziale der ökologischen Dimension können wenige Übereinstimmungen festgehalten werden. Zu diesen gehören lediglich Aussagen zum positiven Einfluss von Carsharing auf die Menschen hinsichtlich einer Transformation zur E-Mobilität und zum gleichzeitigen Abbau des PKW-Bestandes. Des Weiteren werden in beiden empirischen Erhebungen Chancen für den Tourismus gesehen. Dennoch überwiegen exklusive Informationen aus beiden Forschungsmethoden. So werden in den Studien der SLR das Potenzial zur Nutzung selbstgenerierter Energie als Wind- oder Solarkraft für die Carsharing-Flotte gesehen. Dies kann durch eine Kooperation von Carsharing-Initiativen und lokalen Energiebetreibern durchgeführt werden. Genannte ökologische Potenziale aus den Leitfadeninterviews beziehen sich auf Synergien im Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur durch Carsharing-initiativen kommunaler Institutionen und der Umsetzung von politischen Bestimmungen zur Umstellung von Dienstwagenfuhrparks auf Elektromobilität. Ein weiterer häufig genannter Themenblock war der Einfluss von Carsharing im ländlichen Raum auf das Kaufverhalten von Menschen und der Abschaffung des Zweitautos beziehungsweise der Abwägung bei der Kaufentscheidung. Die Interviewpartner:innen belegten dies durch eigene Erfahrungen mit lokalen Bewohner:innen. Weiterhin werden ökologische Vorteile des Carsharings auf das Parkraummanagement im öffentlichen Raum benannt.

In Bezug auf die soziale Dimension der Potenziale von Carsharing sind in der SLR und der empirischen Erhebung aus den Leitfadeninterviews Rückschlüsse zu positiven Auswirkungen auf die Daseinsvorsorge im ländlichen Raum gezogen worden. Die Expert:innen und Studien belegen gleichermaßen, dass durch das Carsharing-Angebot periphere Gebiete und Institutionen der Grundversorgung im ländlichen Raum inkludiert werden können. Auch Impulse auf die Zufriedenheitssteigerung und der Stärkung des sozialen Gefüges, durch die Möglichkeit der Nutzung von Carsharing für gemeinsame Aktivitäten von Personen oder für spezielle Fahrten, werden in beiden Untersuchungen benannt. Auch betonen Studien sowie Expert:innen die Bedeutung von sozialen Verlinkungen der Carsharing-Initiativen in den jeweiligen Regionen, die zum Erfolg des Konzeptes beitragen. Eine Studie aus der SLR weist in diesem Zusammenhang weiterführend darauf hin, dass Personen im ländlichen Raum größere Distanzen zum Carsharing-Angebot akzeptieren. Weiterhin ergaben die Untersuchungen der Studien, dass Skepsis gegenüber den Initiativen entgegengebracht wird und daher die lokal betroffenen Menschen in die Planung des Konzeptes miteinbezogen werden müssen, um Nutzungspotenziale zu erhöhen. Aussagen von Expert:innen greifen dieses Thema zwar auch auf, sehen die Basis aber im zivilen Engagement, welches als zielführender Faktor zum Aufbau und Erhalt

des Carsharing-Konzeptes anzusehen ist. Dabei betonen sie den Vorteil einer gut ausgebauten Vereinsinfrastruktur und von lokalen Nutzer:innen, die Betreuungsfunktionen übernehmen. Weitere Punkte, die nur seitens der Expert:innen in den Leitfadeninterviews angesprochen werden sind einerseits der Beitrag von Carsharing im ländlichen Raum der Anonymisierung und Vereinsamung entgegenzuwirken. Dabei wird aber nur vom Potenzial gesprochen und nicht von belegbaren Erfahrungen. Zusätzlich spricht ein:e Expert:in von der Chance des Netzwerkens zwischen unterschiedlichen Betreibern von Carsharing-Projekten, um von Erfahrungen und überwundenen Problemen zu profitieren.

Übereinstimmungen ökonomischer Potenziale sind in der Kapazitätsauslastung durch die geteilte Nutzung der Fahrzeuge von privaten Personen und öffentlichen Institutionen als auch Unternehmen zu sehen. Die Standortwahl und Identifizierung von bestimmten Zielgruppen werden in den Studien diskutiert und durch Erkenntnisse aus den Interviews belegt. Dabei betonen Interviewpartner:innen im Sinne der Standortwahl ebenso die Wichtigkeit von der Kombination bestehender Infrastruktur mit Carsharing-Stellplätzen und die enge Zusammenarbeit mit Ankerkund:innen. Studien heben zu dieser Thematik auch den Einbezug der lokalen Bevölkerung und die gezielte Analyse von lokalen Ausflugszielen für die Errichtung optimaler wirtschaftlicher Stellplätze hervor. Auch monetäre Vorteile können in beiden Datenerhebungen begründet werden. Einig sind sie sich dabei in der Beeinflussung des Kaufverhaltens und der Schaffung einer günstigen Alternative zu einem eigenen PKW. Exklusive Informationen aus den Studien beziehen sich unter anderem auf wirtschaftliche Potenziale durch gemeinschaftliche Carsharing-Projekte, welche einerseits nicht im Wettbewerb mit kommerziellen Carsharing-Konzepten stehen und andererseits selbstfinanziert durch die Beiträge der Nutzer:innen und Gewinne des Carsharings gestaltet werden kann. Aus den Leitfadeninterviews gehen zudem weitere praxisnahe Erfahrungen hervor. Dazu gehört der wirtschaftliche Vorteil des ehrenamtlichen Engagements, welches ökonomische Vorteile für die engagierte Person als auch das Carsharing-Konzept hat. In der Nutzerakquise verweisen die Expert:innen auf einen pro-aktiven direkten Austausch mit lokalen Personen und der Anbindung von isolierten Siedlungen durch das Carsharing-Angebot. Zudem hoffen verschiedene Expert:innen auf die Einführung von technologischen Neuerungen, wie Unfalldatenschreiber und alternativen Zugangsmöglichkeiten zu den Fahrzeugen, um Kosten im Aufbau und im operativen Betrieb zu senken. Des Weiteren brachten die Interviews ökonomische Vorteile hinsichtlich des Wissenstransfers durch die Weitergabe von Informationen zwischen Carsharing-Initiativen hervor.

Hinsichtlich der strukturellen Herausforderungen fällt auf, dass nur eine Übereinstimmung zwischen den untersuchten Studien und den Leitfadeninterviews zu finden ist. Dies betrifft generell den Aufbau der notwendigen Carsharing-Infrastruktur, wobei die Studien den Mangel an Institutionen und die Interviewpartner:innen Schwierigkeiten in der Zusammenarbeit mit Infrastrukturunternehmen betonen. Eine wesentliche Disparität zwischen den Untersuchungen ist die Erkenntnis, dass in allen Leitfadeninterviews Herausforderungen in Bezug auf personelle Kapazitäten und dem Vorhandensein von Know-How zurückzuführen sind. Dazu zählt unter anderem der Aufbau eines stabilen Personalstammes zur Ausführung der Projektarbeiten, kein vorhandenes Wissen über den Aufbau solcher Carsharing-Projekte und der Leistung von Pionierarbeit als auch unzureichende Expertise der ehrenamtlichen Betreuer:innen des Carsharing-Projektes. Zusätzlich wird nur in den Studien auf technologische Strukturprobleme hingewiesen, wie die Netzabdeckung oder der Herstellung von Schnittstellen zu Tarifportalen des ÖPNV. Hinzu kommen Hinweise aus einem Interview, dass die Entfernung zum Arbeitsplatz als Hindernis zur Nutzung des Carsharings angesehen wird. Das Thema Entfernung wird in den Studien in Bezug auf die Distanz zum Carsharing-Angebot diskutiert. Hier zeigen sich unterschiedliche Meinungen inwieweit die Distanz die Nutzung des Carsharings hemmt. Ähnliche Aussagen aus Interviews und Studien sind letztlich darin getroffen worden, dass es zwingend notwendig ist neuartige Mobilitätslösungen im ländlichen Raum anzubieten, um den klassischen ÖPNV zu entlasten, isolierte Siedlungen einzuschließen und Disparitäten zwischen Land und Stadt nicht zu vergrößern.

Grundlegend ist festzustellen, dass die Leitfadeninterviews und die analysierten Studien ausschließlich die Förderlandschaft und politische Anteilnahme als politische Herausforderungen ansehen. Die Gewichtung in den Studien liegt dabei eher auf der öffentlichen Finanzierung und Förderung aufgrund strukturschwacher ländlicher Regionen, denen es an Unternehmen und Institutionen fehlt. Betont werden zudem die Komplexität und der Zeitaufwand der Förderprozesse. Die Aussagen der Expert:innen bestätigen diese Aussagen und bemängeln außerdem den Abbau von verfügbaren Förderungen, obwohl öffentliche Investitionen gerade zu Beginn der Carsharing-Projekte immens wichtig sind. Angesichts der politischen Teilnahme verdeutlichen mehrere Interviews die Bedeutung der aktiven Teilhabe politischer Akteur:innen an der Planung und während des Betriebes des Carsharing-Projektes, um Auslastungsgarantien zu geben und Kommunikationsarbeit mit der Bevölkerung zu leisten. Dabei machen die Expert:innen auch auf die hemmende Wirkung von politischer Skepsis und Widerstand aufmerksam. Eine Studie

unterstreicht die Rolle der Politik im ländlichen Raum, um eine Basis für das Carsharing-Konzept und Vertrauen seitens der Menschen zu schaffen.

Die individuellen Herausforderungen von Carsharing im ländlichen Raum Deutschlands betreffen in den analysierten Studien als auch in mehreren Leitfadeninterviews das Thema Skepsis. Dabei geht es in den Studien um die Skepsis gegenüber dem Mehrwert des Konzeptes für die Menschen der betroffenen Regionen sowie Vorbehalten gegenüber E-Mobilität. Carsharing müsse sich an die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung anpassen. Die Interviews geben Auskunft darüber, dass die Vorbehalte gegenüber E-Mobilität nach wie vor Probleme hervorrufen. Bedenken bezüglich des Mehrwertes des Carsharing-Angebotes wurden in den Interviews nicht angesprochen. Individuelle Gewohnheiten begründeten eine weitere Subkategorie in der Auswertung der Interviews. Diese betreffen einerseits Gewohnheiten hinsichtlich des Fahrzeuges und andererseits die Entfernung zum Carsharing-Angebot. Dieses Thema wird in den Studien nicht explizit betrachtet. Vielmehr wird in einer Studie allgemein darauf hingewiesen, dass Einschränkungen in der Mobilität der Menschen, dazu führen können neue Mobilitätslösungen abzulehnen. Ein weiterer Faktor individueller Herausforderungen beschreibt die „zeitliche Durchdringung“ der Projekte und wird exklusiv in den Leitfadeninterviews besprochen. Dabei geht es um die Umstellung der Menschen auf neue Angebote, die bewusste, zeitaufwändige Entscheidung für die Abschaffung eines privaten PKWs oder auch die Akzeptanz von Carsharing im öffentlichen Parkraum. Hinzu kommen weitere individuelle Herausforderungen, wie Mietbetrug oder das Fahrverhalten der Nutzenden, die vereinzelt von den Interviewpartner:innen thematisiert wurden. Auf der anderen Seite verdeutlichen die Studien ebenso exklusive Probleme, wie Hemmnisse beim Zugang zum Carsharing-Angebot insbesondere für bestimmte Bevölkerungsgruppen wie ältere Menschen oder Jugendliche. Zudem beschreiben die Studien die Wichtigkeit einer breiten Nutzerbasis und der Kommunikation der Initiative insbesondere im ländlichen Raum, um geringem Interesse und Vorbehalten entgegenzuwirken.

4.2. Handlungsempfehlungen zur Stärkung von Carsharing speziell in ländlichen Regionen Deutschlands

Auf Basis der ausgewerteten Daten aus der systematischen Literaturrecherche und der qualitativen Inhaltsanalyse der Leitfadeninterviews zu Carsharing in ländlichen Regionen Deutschlands sollen folgend Handlungsempfehlungen für Carsharing-Konzepte des

ländlichen Raumes und für öffentliche Institutionen getroffen werden. Ausschlaggebend sind dafür die gefundenen Übereinstimmungen der beiden Forschungsmethoden zur Bestätigung von relevanten Thematiken als auch einseitige Forschungsergebnisse, die Lücken zwischen Theorie und Praxis aufzeigen.

4.2.1. Handlungsempfehlungen für Carsharing-Konzepte

Die Untersuchungen brachten unterschiedliche Verbesserungsvorschläge und praktische Erkenntnisse für Carsharing-Konzepte hervor. Handlungsempfehlungen wurden daraus abgeleitet und im Folgenden aufgelistet:

- Betrachtung der POIs für die jeweilige Region und der Prüfung, ob eine Verbindung mit touristischen Zielorten möglich ist. Tourismus in bestimmten Regionen Deutschlands kann ein Teil der Grundauslastung der Carsharing-Konzepte in ländlichen Räumen sein.
- Identifikation von bestimmten Zielgruppen, die Carsharing für bestimmte Aktivitäten gebrauchen können. Verbindung mit Tourismus könnte ein Teil der Grundauslastung herstellen in touristischen Zeiten.
- Für Carsharing-Initiativen des ländlichen Raumes erweist es sich als besonders hilfreich die lokale Bevölkerung direkt in der Planungsphase des Projektes miteinzubeziehen, um Skepsis und Vorbehalten entgegenzuwirken. Dies kann im Rahmen von öffentlichen Informationsveranstaltungen geschehen, welche gleichzeitig zur Identifizierung von der ökonomisch vorteilhaftesten Platzierung des Carsharing-Stellplatzes genutzt werden kann.
- Die Nutzung von Vereinslandschaften, um das Carsharing-Konzept in die regionalen sozialen Netzwerke einzubinden und ökonomische Vorteile durch ehrenamtliche Mitglieder:innen zu generieren
- Die Integration des Carsharing-Konzeptes in die Tarife des ÖPNV stellt eine aussichtsreiche Kombination von Mobilitätskonzepten dar. Carsharing-Nutzende können einerseits von Kostenvorteilen profitieren und andererseits werden Zugangsbarrieren abgebaut, da übliche Tickets (z.B. Deutschlandticket) des ÖPNV die Nutzung des Carsharing-Konzeptes ermöglichen.

4.2.2. Handlungsempfehlungen für öffentliche Institutionen

Ein weiterer Bestandteil sind Handlungsempfehlungen für öffentliche Einrichtungen des Staates und deren Möglichkeiten der Teilhabe einer Mobilitätswende im ländlichen Raum durch Carsharing als auch der zielgerichteten Beeinflussung bestehender Konzepte. Diese werden im Folgenden aufgeführt:

- Gezielte Förderung des Ehrenamtes in strukturschwachen, ländlichen Regionen Deutschlands durch staatliche Anreize, möglicherweise in Form von Geldleistungen oder anderweitigen Zuwendungen, damit eine ehrenamtliche Teilnahme an Carsharing-Projekten ermöglicht werden kann. Hieraus ergeben sich im gleichen Zuge monetäre Vorteile für das Carsharing-Projekt aufgrund niedriger Personalkosten.
- Die Wirtschaftlichkeit und die Deckung laufender Kosten stellt eine große Herausforderung von Carsharing-Konzepten im ländlichen Raum dar. Einige Konzepte konnten jedoch bereits wertvolle Erfahrungen sammeln, die zur Reduktion von Kosten für andere Konzepte beitragen können. Daher sollten Kommunikationskanäle bezüglich Carsharings im ländlichen Raum für den gemeinsamen Austausch von Wissen und Erfahrungen aufgebaut werden. Insbesondere Carsharing-Angebote, die von Landkreisen oder öffentlichen Verwaltungen betrieben werden, sollten diese Art von Wissenstransfer vorantreiben.
- Prüfung der Wiederaufnahme von staatlichen Förderungen für die E-Mobilitäts-transformation. Die Ergebnisse zeigen, dass viele Carsharing-Angebote des ländlichen Raumes auf E-Mobilität setzen und somit von der Wiederaufnahme profitieren würden.
- Die Vereinfachung der Förderungsprozesse, um ländliche Carsharing-Konzepte in ihrem Arbeitsaufwand zu entlasten sowie einer Prüfung der Höhe der Fördermittelbeträge.
- In vielerlei Hinsicht nehmen öffentliche Institutionen eine bedeutende Rolle ein für den Betrieb oder der Schaffung einer zusätzlichen Auslastung von Carsharing-Angeboten ein. Es sollte daher politisch geprüft und angetrieben werden eigene Fahrzeuge des Dienstwagen-Fuhrparkes für die lokalen Bürger:innen bereitzustellen. Die Politik sollte sich darüber hinaus pro-aktiv in die Planung und Kommunikation eines Carsharing-Konzeptes einbringen, da die Auswertungen eine lange zeitliche Durchdringung solcher Carsharing-Projekte, durch Skepsis und individuelle Gewohnheiten, belegen.

5. Fazit

Die Gewährleistung von Mobilität für die Menschen in ländlichen Regionen Deutschlands stellt die staatliche Administration und kommunale Verkehrsinstitutionen vor große Herausforderungen. Der ÖPNV steht dabei auf einem schmalen Grat zwischen dem Erhalt eines Mobilitätsnetzwerkes mit mangelhafter Wirtschaftlichkeit und dem Abbau von Anlaufstellen sowie der daraus resultierenden Isolation von Regionen als auch Menschen. Mobilität bedeutet nicht nur die Zurücklegung von Distanzen, sondern insbesondere in ländlichen Regionen die Möglichkeit der Teilnahme in sozialen Netzwerken. Der motorisierte Individualverkehr nimmt noch immer eine bedeutende Stellung ein, um die Bedürfnisse der Menschen nach materiellen und immateriellen Gütern zu befriedigen. Verbunden mit den Zielsetzungen der Agenda 2030 auf globaler Ebene gilt es eine nachhaltige Entwicklung auf untergeordneten Ebenen voranzutreiben. Carsharing reiht sich als alternatives Mobilitätskonzept in die Charakterisierung einer nachhaltigen Entwicklung ländlicher Regionen ein und kann durch verschiedene Potenziale positiven Einfluss auf Ökologie, Soziales und Ökonomie nehmen. Diese Potenziale müssen für relevante Akteur:innen aus Politik und Praxis erkennbar sein und Herausforderungen insbesondere im ländlichen Kontext diskutiert werden. Diese Masterarbeit leistet einen Beitrag zur Aufklärung über die Potenziale von Carsharing für eine nachhaltige Entwicklung ländlicher Regionen Deutschlands und dass damit verbundene Herausforderungen thematisiert werden. Folgende Forschungsfragen wurden beantwortet:

- *Welche Potenziale von Carsharing sind für eine nachhaltige Entwicklung ländlicher Regionen Deutschlands erkennbar?*
- *Welche Herausforderungen können auf struktureller, politischer und individueller Ebene in Bezug auf Carsharing in ländlichen Regionen Deutschlands identifiziert werden?*

Zur theoretischen und konzeptionellen Einordnung des Themas wurde zunächst Sharing Economy im Themenfeld einer nachhaltigen Entwicklung erläutert. Anschließend folgte eine Abgrenzung des ländlichen Raumes Deutschlands, jene zielführend für diese Arbeit genutzt wurde als auch eine Einordnung von Mobilität in die Nachhaltigkeitsdebatte.

Die Untersuchungen bestanden aus zwei separaten Forschungsrichtungen. Zunächst wurde eine systematische Literaturrecherche entlang der gesetzten Forschungsfragen durchgeführt und im Anschluss durch semi-strukturierte Leitfadenterviews mit Expert:innen von Carsharing-Projekten des ländlichen Raumes sowie Expert:innen von

professionellen Carsharing-Konzepten vertieft. Ziel war es zunächst die bisher geleisteten wissenschaftlichen Beiträge zu dieser Thematik im Rahmen der SLR zusammenzutragen. Damit konnten wichtige theoretische Ansätze und empirische Befunde zu den Potenzialen von Carsharing auf Ökonomie, Soziales und Ökologie sowie strukturelle, individuelle und politische Herausforderungen im ländlichen Raum Deutschlands ermittelt werden. Die systematische Vorgehensweise erlaubte letztlich die Identifizierung von Forschungslücken, wie die Analyse bestehender Förderungsprozesse oder weiterführenden Untersuchungen von Ersparnissen an CO₂ durch die Nutzung von Carsharing. Folglich wurden die durchgeführten Interviews anhand der qualitativen Inhaltsanalyse nach Kuckartz und Rädiker (2024) in Bezug auf die Dimensionen der Forschungsfragen analysiert. Durch die Praxisnähe der Interviewpartner:innen konnten aktuelle Erkenntnisse zu den Potenzialen und Herausforderungen von Carsharing im ländlichen Raum Deutschlands identifiziert werden. Carsharing leistet einen Beitrag zur Reduzierung von Emissionen und zeigt sich als wertvolles Werkzeug zur Sicherung der Daseinsvorsorge und der Stärkung des sozialen Gefüges. Darüber hinaus konnte die Rolle des ehrenamtlichen Engagements und der sozialen Verlinkungen in den jeweiligen Regionen als Erfolgsfaktor identifiziert werden. Ökonomische Potenziale in Bezug auf die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Carsharing-Konzeptes konnten vor allem durch eine fundierte Analyse des Standortes und potenziellen Ankerkund:innen entdeckt werden. Hier zeigt sich, dass sich ein Netzwerk aus lokalen Akteur:innen der kommunalen Verwaltung, Unternehmen und Vereinen als zielführend erweist. Hinsichtlich der strukturellen Herausforderungen wurden Personal und Know-How, Infrastruktur und Verkehr als auch Kooperationen als größte Herausforderungen genannt. Auf der politischen Ebene zeigen die Interviews eine starke Dependenz von der politischen Anteilnahme, welche sich durch die direkte Teilnahme am Carsharing-Konzept oder in der indirekten politischen Unterstützung zeigt. Individuelle Herausforderungen sind anhand aktueller Erfahrungen in der Skepsis gegenüber Carsharing-Konzepten insbesondere aufgrund von generellen Vorbehalten gegenüber E-Mobilität und neuen technologischen Entwicklungen zu erkennen. Zudem betonten die Interviewpartner:innen in diesem Zusammenhang Gewohnheiten und die nötige zeitliche Durchdringung solcher Carsharing-Konzepte.

Im vierten Kapitel wurden daraufhin die Forschungsergebnisse aus der SLR und der qualitativen Inhaltsanalyse miteinander verglichen, um neue Aufgabenfelder und Forschungsrichtungen zu bestimmen. Die Auswertung verdeutlicht zunächst, dass wenige Erkenntnisse über die ökologische Dimension in beiden Forschungsmethoden im Vergleich zu den anderen Themenfeldern der Forschungsfragen geliefert werden konnten

und somit Raum für weitere Forschungen für die Reduktion von Emissionen und einer umweltverträglichen Mobilität bieten. Die Ergebnisse der sozialen Dimension bestätigten die Relevanz von Carsharing in ländlichen Räumen für die Daseinsvorsorge. Dabei ist festzuhalten, dass Carsharing die Grundversorgung an Mobilität nicht alleinig bewältigen kann, aber dennoch in einem Netz an Mobilitätslösungen dazu beitragen kann. Die Integration der lokalen Bevölkerung in die Planung des Carsharing-Konzeptes wird ebenso als Erfolgsfaktor angesehen, aber von den Experten speziell in die Abhängigkeit vom zivilen Engagement gebracht. Dieser Vorteil des Ehrenamtes kann zudem auch als ökonomischer Vorteil fungieren. Dazu zeigen die Studien und Interviewpartner:innen die Wichtigkeit der Kapazitätsauslastung durch ein breit gestreutes Netz an lokalen Akteur:innen. Eine wesentliche Erkenntnis der Untersuchungen zu strukturellen Herausforderungen liegt in der Information der Interviewpartner:innen über Personalmangel und fehlendes Know-How zum Aufbau und Durchführung des Carsharing-Projektes. Hinzu kommen unterschiedliche Auffassungen zur Bedeutung von Distanzen auf das Nutzungsverhalten, welche weiteren Forschungen bedingt. Auf der politischen Ebene konnten die dargelegten Herausforderungen aus den Studien durch die Ergebnisse aus den Interviews bestärkt werden. Beide Forschungsrichtungen begründeten die Bedeutung von politischer Teilnahme und gleichermaßen die Auswirkungen von politischer Inaktivität und Skepsis sowie der Notwendigkeit von einer Revision der deutschen Förderungslandschaft zur besseren finanziellen Unterstützung der Carsharing-Initiativen im ländlichen Raum Deutschlands. Die Gegenüberstellung der individuellen Herausforderungen zeigte eine weiterhin präsente Skepsis gegenüber E-Mobilität in Studien und Interviews, weshalb auch in Zukunft öffentliche Aufklärungsarbeit geleistet werden sollte. Individuelle Gewohnheiten und die zeitliche Durchdringung werden hingegen nur von Interviewpartner:innen erwähnt. Studien erwähnen hingegen die Ausgrenzung von bestimmten Bevölkerungsgruppen zum Zugang zu Carsharing, die Bedeutung einer breiten Nutzerbasis und einer starken Kommunikation im ländlichen Raum.

Nach dem Vergleich der Ergebnisse aus den analysierten Studien und Leitfadenterviews wurden thematische Überschneidungen als auch neue Erkenntnisse im Kapitel 4.2. zu Handlungsempfehlungen für Carsharing-Anbieter und öffentliche Institutionen formuliert. Die gewonnenen Erkenntnisse aus den Potenzialen für eine nachhaltige Entwicklung zeigen, dass Carsharing im ländlichen Raum Deutschlands als alternative Mobilitätslösung in Betracht gezogen werden sollte. Dabei muss gesagt werden, dass es keine Musterschablone für den Übertrag von einer Region auf die andere Region gibt. Zu individuell und lokal verschieden sind Herausforderungen und Mobilitätsbedürfnisse

der Menschen, welches ein Miteinander aller beteiligten Menschen für eine nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raumes erfordert.

Literaturverzeichnis

Aguiléra, Anne; Pigalle, Eléonore (2021): The Future and Sustainability of Carpooling Practices. An Identification of Research Challenges. In: *Sustainability* 13 (21), S. 11824. DOI: 10.3390/su132111824.

Albrecht, Tobias; Keller, Robert; Röglinger, Maximilian; Röhrich, Felix (2025): Are we there yet? Analyzing the role of access distance in carsharing in small urban areas. In: *Journal of Cleaner Production* 489, S. 144660. DOI: 10.1016/j.jclepro.2025.144660.

BBSR (2023): Die Abgrenzung des ländlichen Raums - ein (un)mögliches Unterfangen? Online verfügbar unter https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2023/bbsr-online-18-2023-dl.pdf;jsessionid=FEAA6BCF79796465DE5EEB84FA08B60B.live11311?__blob=publicationFile&v=2, (Zugriff am 22.01.2025).

Becker, Udo J.; Bormann, René (2018): Mobilität im ländlichen Raum sichern. Perspektive entwickeln, Identität ermöglichen, Freiräume schaffen, Kostenwahrheit angehen. Bonn: Friedrich Ebert Stiftung (WISO Diskurs, 08/2018).

Belk, Russell (2007): Why Not Share Rather Than Own? In: *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science* 611 (1), S. 126–140. DOI: 10.1177/0002716206298483.

Belk, Russell (2014): You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online. In: *Journal of Business Research* 67 (8), S. 1595–1600. DOI: 10.1016/j.jbusres.2013.10.001.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) (2019): Nationales Programm für nachhaltigen Konsum. Gesellschaftlicher Wandel durch einen nachhaltigen Lebensstil. Hg. v. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU). Online verfügbar unter <https://nachhaltigerkonsum.info/nationales-programm/massnahmen>, (Zugriff am 05.01.2025).

Botsman, Rachel; Rogers, Roo (2010): What's mine is yours. How collaborative consumption is changing the way we live. Rev. and updated ed. London: Collins (Collaborative consumption).

Bruhn, Manfred; Hadwich, Karsten (Hg.) (2017): Dienstleistungen 4.0. Springer Fachmedien Wiesbaden. Wiesbaden: Springer Gabler (Forum Dienstleistungsmanagement).

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2023): Ermittlung des Finanzbedarfs für den ÖPNV bis 2031 - Kurzbericht. Online verfügbar unter https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/update-oePNV-finanzierung-bmdv-summary.pdf?__blob=publicationFile, (Zugriff am 10.01.2025).

Bundesverband Carsharing e.V. (2025): Was ist Carsharing? | bcs Bundesverband Carsharing e.V. Online verfügbar unter <https://www.carsharing.de/ist-carsharing>, zuletzt aktualisiert am 08.05.2025, (Zugriff am 09.01.2025).

Bundesverband Carsharing e.V. (2024): Jahresbericht Carsharing in Deutschland 2023/2024. Berlin.

Bundesverband Carsharing e.V. (o.J.): Was ist Carsharing? Online verfügbar unter <https://carsharing.de/ist-carsharing>, zuletzt aktualisiert am 12.05.2025, (Zugriff am 19.12.2024).

- Cooper, Harris M. (1988): Organizing knowledge syntheses: A taxonomy of literature reviews. In: *Knowledge in Society* 1 (1), S. 104–126. DOI: 10.1007/BF03177550.
- Curtis, Steven Kane; Lehner, Matthias (2019): Defining the Sharing Economy for Sustainability. In: *Sustainability* 11 (3), S. 567. DOI: 10.3390/su11030567.
- Demary, Vera (2015): Competition in the sharing economy. Institut der deutschen Wirtschaft (IW). Köln. Online verfügbar unter <https://www.iwkoeln.de/studien/vera-demary-competition-in-the-sharing-economy.html>, (Zugriff am 09.01.2025).
- Deutscher Bundestag (2015): Aktueller Begriff. Sharing Economy. Deutscher Bundestag. Online verfügbar unter <https://www.bundestag.de/resource/blob/377486/21fc4300787540e3881dbc65797b2cde/sharing-economy-data.pdf>, (Zugriff am 09.01.2025).
- Die Bundesregierung (2020): Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie 2021. Weiterentwicklung 2021. Hg. v. Die Bundesregierung. Online verfügbar unter <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975274/1873516/9d73d857a3f70f8df5ac1b4c349fa07/2021-03-10-dns-2021-finale-langfassung-barrierefrei-data.pdf?download=1>, (Zugriff am 10.01.2025).
- Dresing, Thorsten; Pehl, Thorsten (Hg.) (2024): Interview, Transkription & Analyse. Anleitungen und Regelsysteme für qualitativ Forschende. 9. Auflage. Marburg: Eigenverlag. Online verfügbar unter https://www.audiotranskription.de/wp-content/uploads/2024/06/Praxisbuch_09_02_Web2.pdf, (Zugriff am 15.04.2025).
- Duden (o.J.): Mobilität. Online verfügbar unter <https://www.duden.de/rechtschreibung/Mobilitaet>, (Zugriff am 16.01.2025).
- Europäische Kommission (2016): COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS. A European agenda for the collaborative economy.
- Felländer, Anna; Ingram, Claire; Teigland, Robin (2015): The sharing economy. Embracing change with caution Anna Felländer, Claire Ingram, Robin Teigland: *Entrepreneursforum*.
- Frank, Laura; Dirks, Nicolas; Walther, Grit (2021): Improving rural accessibility by locating multimodal mobility hubs. In: *Journal of Transport Geography* 94, S. 103111. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2021.103111.
- Gather, Matthias; Kagermeier, Andreas; Lanzendorf, Martin (2008): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Berlin, Stuttgart: Gebr. Borntraeger Verlagsbuchhandlung (Studienbücher der Geographie).
- Haucap, Justus (2015): Ökonomie des Teilens - nachhaltig und innovativ? Die Chancen der Sharing Economy und ihre möglichen Risiken und Nebenwirkungen. Düsseldorf: DICE (DICE ordnungspolitische Perspektiven, 69). Online verfügbar unter http://www.dice.hhu.de/fileadmin/redaktion/Fakultaeten/Wirtschaftswissenschaftliche_Fakultaet/DICE/Ordnungspolitische_Perspektiven/069_OP_Haucap.pdf, (Zugriff am 05.01.2025).
- Haucap, Justus (2020): Plattformökonomie: neue Wettbewerbsregeln — Renaissance der Missbrauchsaufsicht. In: *Wirtschaftsdienst* 100 (S1), S. 20–29. DOI: 10.1007/s10273-020-2611-9.
- Heinrichs, Harald (2013): Sharing Economy: A Potential New Pathway to Sustainability. In: *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society* 22 (4), S. 228–231. DOI: 10.14512/gaia.22.4.5.

Jacoby, Christian; Braun, Nicole (2016): Neue Mobilitätsformen und -technologien - Merkmale und Potenziale für eine nachhaltige Raumentwicklung. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Arbeitsberichte der ARL, 18).

Kaiser, Robert (2021): Qualitative Experteninterviews. Konzeptionelle Grundlagen und praktische Durchführung. 2., aktualisierte Auflage. Wiesbaden: Springer VS (Elemente der Politik).

KBA (2024): Inländerfahrleistung. Online verfügbar unter https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk_inlaenderfahrleistung/2023/2023_vk_kurzbericht.html, zuletzt aktualisiert am 10.05.2025, (Zugriff am 19.12.2024).

KBA (2025): Anzahl der Kraftfahrzeuge in Deutschland in den Jahren 1960 bis 2025 (in Millionen). In Statista. Online verfügbar unter <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1837/umfrage/kfz-bestand-in-deutschland/>, zuletzt aktualisiert am 10.05.2025, (Zugriff am 19.12.2024).

Kehnel, Annette (2021): Wir konnten auch anders. Eine kurze Geschichte der Nachhaltigkeit. München: Blessing.

Kitchenham, Barbara (2004): Procedures for Performing Systematic Reviews (33). Online verfügbar unter https://www.researchgate.net/publication/228756057_Procedures_for_Performing_Systematic_Reviews, (Zugriff am 28.01.2025).

Kitchenham, Barbara; Charters, Stuart (2007): Guidelines for performing Systematic Literature Reviews in Software Engineering (2). Online verfügbar unter https://www.researchgate.net/publication/302924724_Guidelines_for_performing_Systematic_Literature_Reviews_in_Software_Engineering, (Zugriff am 28.01.2025).

Kuckartz, Udo; Rädiker, Stefan (2024): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Umsetzung mit Software und künstlicher Intelligenz. 6., überarbeitete und erweiterte Auflage. Weinheim, Basel: Beltz Juventa (Grundlagentexte Methoden).

Küpper, Patrick (2011): Auf dem Weg zu einem Grundangebot von Mobilität in ländlichen Räumen – Probleme, Ursachen und Handlungsoptionen. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Arbeitsberichte der ARL, 1).

Meier, Andreas; Portmann, Edy (Hg.) (2016): Smart City. Strategie, Governance und Projekte. Unter Mitarbeit von Andreas Flückiger. Wiesbaden: Springer Vieweg (Edition HMD Ser).

Mitropoulos, Lambros; Kortsari, Annie; Ayfantopoulou, Georgia (2021): A systematic literature review of ride-sharing platforms, user factors and barriers. In: *European transport research review* 13 (1). DOI: 10.1186/s12544-021-00522-1.

Nadler, Robert; Fina, Stefan (2021): Nachhaltige Mobilität als umweltpolitisches Handlungsfeld in Kleinstädten. Hannover: Verlag der ARL - Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft.

Nobis, Claudia; Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Online verfügbar unter https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf, (Zugriff am 10.01.2025).

Peukert, Helge (2018): Definition: Transaktionskostenökonomik. In: *Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH*, 19.02.2018. Online verfügbar unter <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/transaktionskostenoeconomik-48587/version-271838>, (Zugriff am 12.01.2025).

- Reuschl, Andreas; Bouncken, Ricarda (2017): Coworking-Spaces als neue Organisationsform in der Sharing Economy. In: Manfred Bruhn und Karsten Hadwich (Hg.): Dienstleistungen 4.0. Wiesbaden: Springer Gabler (Forum Dienstleistungsmanagement), S. 185–209.
- Schor, Juliet B.; Vallas, Steven P. (2021): The Sharing Economy: Rhetoric and Reality. In: *Annu. Rev. Sociol.* 47 (1), S. 369–389. DOI: 10.1146/annurev-soc-082620-031411.
- Schwabe, Julian (2020): The evolution of cooperative electric carsharing in Germany and the role of intermediaries. In: *Environmental Innovation and Societal Transitions* 37, S. 108–119. DOI: 10.1016/j.eist.2020.08.007.
- Sikorska, Olena; Grizelj, Filip (2016): Sharing Economy - Shareable City - Smartes Leben. In: Andreas Meier und Edy Portmann (Hg.): Smart City. Strategie, Governance und Projekte. Unter Mitarbeit von Andreas Flückiger. Wiesbaden: Springer Vieweg (Edition HMD Ser), S. 319–339.
- Silberer, Jan; Mrso, Maja; Bäumer, Thomas; Müller, Patrick (2022): Acceptance of Electric Car Sharing in Rural Areas. In: *Journal of Advanced Transportation* 2022, S. 1–12. DOI: 10.1155/2022/1960488.
- Srnicek, Nick (2017): Platform capitalism. Cambridge, Malden, MA: Polity (Theory redux).
- Statistisches Bundesamt (2025): SDG 11 - Nachhaltige Städte und Gemeinden - Deutschlands SDG Indikatoren. Online verfügbar unter <https://sdg-indikatoren.de/11/>, (Zugriff am 13.01.2025).
- Statistisches Bundesamt (2025): SDG 12 - Verantwortungsvolle Konsum- und Produktionsmuster - Deutschlands SDG Indikatoren. Online verfügbar unter <https://sdg-indikatoren.de/12/>, (Zugriff am 13.01.2025).
- Statistisches Bundesamt (2023): Pkw-Dichte im Jahr 2022 erneut auf Rekordhoch. Online verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/09/PD23_N048_46.html, (Zugriff am 13.01.2025).
- Tirachini, Alejandro (2020): Ride-hailing, travel behaviour and sustainable mobility: an international review. In: *Transportation* 47 (4), S. 2011–2047. DOI: 10.1007/s11116-019-10070-2.
- Umweltbundesamt (2024): Fahrgemeinschaften verringern die Kosten und den CO₂-Ausstoß. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/fahrgemeinschaften#hintergrund>, (Zugriff am 15.01.2025).
- Umweltbundesamt (2024): Suffizienz im Verkehr. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/suffizienz-im-verkehr#einleitung>, (Zugriff am 15.01.2025).
- Verband der Automobilindustrie (2023): Mobilität und Nachhaltigkeit - So denkt Deutschland. Eine Repräsentativbefragung der deutschen Bevölkerung ab 16 Jahre. Online verfügbar unter <https://www.vda.de/dam/jcr:1ecd25-6886-4609-af4e-d737ece002e7/Allensbach-Studie%20Mobilit%C3%A4t%20und%20Nachhaltigkeit.pdf?mode=view>, (Zugriff am 15.01.2025).
- Vereinte Nationen - Regionales Informationszentrum für Westeuropa (2021): SDG 12. Online verfügbar unter <https://unric.org/de/17ziele/sdg-12/>, zuletzt aktualisiert am 18.05.2021, (Zugriff am 08.01.2025).

Vereinte Nationen (1992): Agenda 21. Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung. Online verfügbar unter https://www.un.org/depts/german/conf/agenda21/agenda_21.pdf, (Zugriff am 08.01.2025).

Vereinte Nationen (2024): Ziele für nachhaltige Entwicklung - Bericht 2024. Online verfügbar unter https://www.un.org/Depts/german/millennium/SDG_2024.pdf, (Zugriff am 08.01.2025).

vom Brocke, Jan; Simons, Alexander; Niehaves, Bjoern; Riemer, Kai; Clevén, Anne; Plattfaut, Ralf (2009): Reconstructing the Giant: On the Importance of Rigour in Documenting the Literature Search Process. In: 17th European Conference on Information Systems (ECIS). Online verfügbar unter https://www.researchgate.net/publication/259440652_Reconstructing_the_Giant_On_the_Importance_of_Rigour_in_Documenting_the_Literature_Search_Process.

vom Brocke, Jan; Simons, Alexander; Riemer, Kai; Niehaves, Björn; Plattfaut, Ralf; Clevén, Anne (2015): Standing on the Shoulders of Giants: Challenges and Recommendations of Literature Search in Information Systems Research. In: *CAIS* 37. DOI: 10.17705/1CAIS.03709.

Wappelhorst, Sandra; Sauer, Martin; Hinkeldein, Daniel; Bocherding, Anke; Glaß, Tobias (2014): Potential of Electric Carsharing in Urban and Rural Areas. In: *Transportation Research Procedia* 4, S. 374–386. DOI: 10.1016/j.trpro.2014.11.028.

Weber, Jürgen (2016): Elektromobilität als Impulsgeber für ländliche Räume –Erste Erfahrungen aus dem südbayerischen Automobilcluster und dem Modellprojekt Elektromobilität im Bayerischen Wald (E-Wald). Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Arbeitsberichte der ARL, 18).

Webster, Jane; Watson, Richard T. (2002): Analyzing the Past to Prepare for the Future: Writing a Literature Review. In: *MIS Quarterly* 26 (2). DOI: 10.2307/4132319.

Wilde, Mathias; Gather, Matthias; Neiberger, Cordula; Scheiner, Joachim (Hg.) (2017): Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie. Ökologische und soziale Perspektiven. Wiesbaden, Heidelberg: Springer VS (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung). Online verfügbar unter <http://www.springer.com/>.

Wilde, Mathias; Klinger, Thomas (2017): Integrierte Mobilitäts- und Verkehrsforschung: zwischen Lebenspraxis und Planungspraxis. In: Mathias Wilde, Matthias Gather, Cordula Neiberger und Joachim Scheiner (Hg.): Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie. Ökologische und soziale Perspektiven. Wiesbaden, Heidelberg: Springer VS (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung), S. 5–23.

World Commission on Environment and Development: Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future 1987. Online verfügbar unter <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>, (Zugriff am 10.01.2025).

Anhang

Anhang 1: Systematische Literaturrecherche

Anhang 1.1: Ergebnisse der Datenbanksuche

| Datenbank | Zeitraum | Ergebnisse | Dupli- kate | Treffer für Abs- trakt- Scree- ning | Titel-abs- trakt- keyword- screening Auschluss | Treffer für Voll- text- Scree- ning | nicht peer-re- viewed | kein Voll- textzugriff | Volltext- Scree- ning | Exklu- sion Voll- text | finale Inklusion |
|-------------------|------------|------------|----------------|---|--|---|-----------------------------|---------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------|
| Scopus | 07.03.2025 | 7 | 1 | 6 | 4 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Econbiz | 07.03.2025 | 9 | 2 | 7 | 3 | 4 | 3 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| Google Scholar | 07.03.2025 | 500 | 33 | 467 | 425 | 42 | 25 | 9 | 8 | 5 | 3 |
| Elicit | 11.03.2025 | 264 | 0 | 264 | 254 | 10 | 3 | 2 | 5 | 5 | 0 |
| Sciadirect (1) | 11.03.2025 | 413 | 0 | 413 | 405 | 8 | 0 | 1 | 7 | 13 | 3 |
| Sciadirect (2) | 11.03.2025 | 164 | 0 | 164 | 155 | 9 | 0 | 2 | 7 | | |
| Sciadirect (3) | 11.03.2025 | 44 | 0 | 44 | 42 | 2 | 0 | | 2 | | |
| BASE (1) | 16.03.2025 | 23 | 0 | 23 | 21 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 |
| BASE (2) | 16.03.2025 | 11 | 0 | 11 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| BASE (3) | 16.03.2025 | 70 | 0 | 70 | 66 | 4 | 2 | 0 | 2 | | |

Anhang 1.2: Ergebnisse Rückwärtssuche

| Rückwärtssuche in Literatur aus der Datenbanksuche | RS (alle Treffer) | Exklusion durch Zeitraum | Exklusion Duplikate | Exklusion Sprache | Treffer für Abstrakt-screening | Exklusion nach Abstrakt-screening | Treffer für Volltext-Screening | Kein Volltextzugriff | nicht peer reviewed | Exklusion nach Volltext-Screening | finale Inklusion |
|--|-------------------|--------------------------|---------------------|-------------------|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|----------------------|---------------------|-----------------------------------|------------------|
| [1] | 85 | 11 | 1 | 0 | 73 | 70 | 3 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| [2] | 41 | 32 | 0 | 0 | 9 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| [3] | 15 | 4 | 0 | 0 | 11 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| [4] | 109 | 6 | 0 | 0 | 103 | 103 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| [5] | 24 | 6 | 0 | 0 | 18 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| [6] | 35 | 9 | 0 | 0 | 26 | 25 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |

Anhang 1.3: Ergebnisse Vorwärtssuche

| Vorwärtssuche in Literatur aus der Datenbank-Suche | VS (alle Treffer) | Exklusion durch Zeitraum | Exklusion Duplikate | Exklusion Sprache | Treffer für Abstractscreening | Exklusion nach Abstractscreening | Treffer für Volltextscreening | Kein Volltextzugriff | nicht peer reviewed | Exklusion nach Volltext | finale Inklusion |
|--|-------------------|--------------------------|---------------------|-------------------|-------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|----------------------|---------------------|-------------------------|------------------|
| [1] | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| [2] | 11 | 0 | 1 | 0 | 10 | 6 | 4 | 0 | 0 | 4 | 0 |
| [3] | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| [4] | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| [5] | 68 | 0 | 1 | 0 | 67 | 59 | 8 | 3 | 0 | 3 | 2 |
| [6] | 9 | 0 | 0 | 0 | 9 | 6 | 3 | 0 | 0 | 3 | 0 |

Anhang 1.4: Verwendete Suchstrings in der Datenbanksuche

| Datenbank | Suchstring |
|----------------|---|
| Scopus | TITLE-ABS-KEY(("Carsharing" OR "Autoteilen") AND ("ländliche Region" OR "Land" OR "Dorf" OR "ruraler Raum" OR "rural" OR "ländlich" OR "dörflich" OR "provinziell" OR "kleinstädtisch" OR "rural area" OR "rural region" OR "provincial") AND ("Deutschland" OR "Germany")) AND PUBYEAR > 2009 |
| Econbiz | (("Carsharing" OR "Autoteilen") AND ("ländliche Region" OR "Land" OR "Dorf" OR "ruraler Raum" OR "rural" OR "ländlich" OR "dörflich" OR "provinziell" OR "kleinstädtisch" OR "rural area" OR "rural region" OR "provincial") AND ("Deutschland" OR "Germany")) |
| Google Scholar | Carsharing OR "Autoteilen" AND "ländliche Region" OR "Land" OR "Dorf" OR "ruraler Raum" OR "rural" OR "ländlich" OR "dörflich" OR "provinziell" OR "kleinstädtisch" OR "rural area" OR "rural region" OR "provincial" AND "Deutschland" OR "Germany" |
| Elicit | Carsharing OR "Autoteilen" AND "ländliche Region" OR "Land" OR "Dorf" OR "ruraler Raum" OR "rural" OR "ländlich" OR "dörflich" OR "provinziell" OR "kleinstädtisch" OR "rural area" OR "rural region" OR "provincial" AND "Deutschland" OR "Germany" |
| Sciedirect (1) | ("Carsharing" OR "Autoteilen") AND ("ländliche Region" OR "Land" OR "Dorf" OR "ruraler Raum" OR "rural") AND ("Deutschland" OR "Germany") |
| Sciedirect (2) | ("Carsharing" OR "Autoteilen") AND ("ländlich" OR "dörflich" OR "provinziell" OR "kleinstädtisch" OR "rural area") AND ("Deutschland" OR "Germany") |
| Sciedirect (3) | ("Carsharing" OR "Autoteilen") AND ("rural region" OR "provincial") AND ("Deutschland" OR "Germany") |
| BASE (1) | („Carsharing“ OR "Autoteilen") AND („ländlich“ OR "rural" OR "ländliche Region" OR "Land") AND („Deutschland“ OR "Germany") |
| BASE (2) | („Carsharing“ OR "Autoteilen") AND ("rural" OR "Dorf" OR "dörflich" OR "provinziell") AND („Deutschland“ OR "Germany") |
| BASE (3) | („Carsharing“ OR "Autoteilen") AND ("kleinstädtisch" OR "rural area" OR "rural region" OR "provincial") AND („Deutschland“ OR "Germany") |

Anhang 2: induktive Kategorienbildung (qualitative Inhaltsanalyse nach Kuckartz und Rädiker)

| Interviewpartner:in | Textabschnitte (Originaltext) | Zusammenfassung | Subkategorie | zusammengefasste Subkategorie |
|------------------------|---|--|---|-------------------------------|
| ökologische Potenziale | | | | |
| B6 | Ein ganz wichtiger weiterer politischer Beschluss war ein Kreistagsbeschluss in 2016, der besagt, dass die Kreisverwaltung mit ihrem eigenen Fuhrpark bis zum Jahr 2026, das ist ja jetzt schon nächstes Jahr, schrittweise ihren Fuhrpark zu 50 Prozent auf Elektromobilität umstellen wollen. Also ich kann schon mal vorwegnehmen, das haben sie mit [REDACTED] schon erreicht. Schon als wir begonnen haben in 2019 mit [REDACTED] und dort schon eine Menge Fahrzeuge ersetzt haben, mit Elektrofahrzeugen, konnten sie dieses Ziel relativ schnell erreichen, also durch die Nutzung von [REDACTED] | Politischer Beschluss zur Umstellung des Fuhrparks des Landkreises auf 50% Elektromobilität und verfrühte Zielerreichung durch das Carsharing-Konzept [REDACTED] | Umstellung auf Elektromobilität | Infrastruktur und E-Mobilität |
| B6 | Und die Unterscheidung auf der Karte zwischen blau und grünen Pins ergibt sich so, dass wir, wie gesagt, auch parallel seit 2019 das öffentliche Ladenetz ausbauen. | | Synergie mit Ausbau des öffentlichen Ladenetzes | Infrastruktur und E-Mobilität |
| B6 | Es gab auch Familien, die sich entschieden haben, das Zweitauto abzuschaffen | | Abschaffung des Zweitautos | Kaufverhalten |

| | | | | |
|----|--|--|---|---------------|
| B1 | <p>oder auch was wir haben ist im [REDACTED] da stehen [REDACTED] das ist ja unser Hafen am Festland, unser Festlandshafen. Dort gibt es direkt am Hafen viele Campingwagen, also Wohnmobile meine ich, viele Wohnmobile die da stehen und die leihen sich auch durchaus häufiger ein [REDACTED] aus, wenn sie hier in der Küstenregion unterwegs sind, weil sie dann ihr Vorzelt aufgebaut haben, nicht mit dem Riesengerät losfahren wollen. Und in [REDACTED] gibt es auch einen großen Zeltplatz, Campingplatz und da haben wir auch durchaus mehrere, also jedes Jahr wirklich mehrere Mieter dann, die das Carsharing nutzen von uns</p> | Nutzung des Carsharing-Angebotes durch Camping-Touristen für Ausflüge in der Tourismusregion | Carsharing im Tourismus | Umwelt |
| B1 | <p>Diese Fälle gibt es aber auf der Insel, dass Leute gesagt haben, das Auto ist alt oder steht sowieso so viel rum. Also es gibt durchaus mehrere Fälle, wo sich hier Menschen auf der Insel von ihrem Auto getrennt haben, weil wir die [REDACTED] haben. Das ist natürlich der größte Erfolg.</p> | Verkauf des eigenen Autos, da Carsharing genutzt wird | Abwägung Nutzen des eigenen PKWs | Kaufverhalten |
| B5 | <p>Berufspendler fahren dann zum Beispiel, da gibt es ein Beispiel, hier arbeitet eine Frau, die, wohnt eine Frau, die hier an der Schule arbeitet. Gut, die fährt, die ist auch noch relativ nah vor dieser Haltestelle, die wir da definiert haben in der Siedlung. Die haben hier ein Zweitfahrzeug abgeschafft im Haushalt und die fährt jeden Tag halt eben mit dem Wagen vom [REDACTED]</p> | Das Zweitfahrzeug wurde abgeschafft, da der Pendelweg zum Arbeitsplatz durch Carsharing vorgenommen wird | Bevorzugung von Carsharing fürs Pendeln | Umwelt |
| B5 | <p>Es gibt natürlich auch Befürworter und Gegner von Elektrofahrzeugen, von Elektromobilität, aber wir denken, dass wir schon einen Beitrag leisten, eben damit den Verkehr von der Straße wegzukriegen, dass Leute in ländlichen Räumen auf ihr Zweit- und Drittauto verzichten können, dass es dafür Alternativen gibt. Da haben wir auch Beispiele, die das belegen und das muss man einfach weiter ausbauen, das muss einfach noch mehr werden und wir haben eben auch die Erfahrung gemacht, auch von anderen</p> | verschiedene Sichtweisen auf E-Mobilität und E-Fahrzeuge, Beitrag zur Reduzierung des Verkehrs in ländlichen Regionen und der Abschaffung von Zweit- und Drittauto | Beitrag zur Reduzierung des Verkehrs im ländlichen Raum | Umwelt |

| | | | | |
|-----------|--|--|--|----------------------|
| B5 | Und deshalb haben wir ein Folgeprojekt halt eben jetzt in Arbeit, wo wir noch eine weitere Kommune mit reinnehmen können, um einfach diese Grundideen noch weiter, noch mal wieder gefördert, eigentlich mit deutlich weniger Förderbedarf, um das einfach noch mal weiter ausbauen zu können. Da wollen wir auch das Thema Berufspendler noch mit einbauen, wo dann mehrere Leute in einem Auto sitzen | Anschluss weiterer Kommunen zum Carsharing-Projekt, Erweiterung auf Ridesharing in Bezug auf die Berufspendler | Erweiterung des Carsharing-Angebotes | Umwelt |
| B2 | Es gibt ein paar Busverbindungen, aber tatsächlich wenige und es gab halt die Überlegung mit der [REDACTED] ein zusätzliches Angebot zu schaffen, um zum Beispiel zum Bahnanschluss nach [REDACTED] zu kommen oder mit kleinen Gruppen nach Bremerhaven, Cuxhaven ins Theater, ins Kino zu fahren oder in Teilen auch tatsächlich als Ersatz für Zweitwagen. Das hat auch in mehreren Beispielen geklappt, dass wir dadurch dazu beitragen konnten, dass einzelne, gerade junge Familien, sich kein Zweitauto anschaffen mussten | [REDACTED] als Angebot zur Beförderung von Gruppen zu Aktivitäten, welches gleichzeitig dafür sorgt, dass sich bestimmte Zielgruppen kein Zweitauto anschaffen mussten | Beeinflussung der Kaufentscheidung und Beitrag zu einer nachhaltigen Beförderung | Kaufverhalten |
| B2 | Also es sind überwiegend Einzelpersonen, die das Fahrzeug nutzen. Und es gibt mehrere Sportgruppen. Also wie gesagt, es sind teilweise Jugendfußballer. Es ist die Schwimmgruppe. Es sind ab und zu, aber auch einfach mal, wenn sich hier Familien treffen, ein-, zweimal im Jahr. Der Nutzer ist aber eigentlich immer die Einzelperson. Der nimmt dann halt unterschiedlich viele Menschen mit. | Angebot zur Beförderung von Gruppen zu Aktivitäten, welches gleichzeitig dafür sorgt, dass sich bestimmte Zielgruppen kein Zweitauto anschaffen mussten | Reduzierung des Verkehrs | Umwelt |
| B2 | Also ich sag mal so aus unseren Erfahrungen heraus würde ich sagen, es hilft auf jeden Fall bestimmte Lücken aufzufüllen. Solche Ideen helfen zum Beispiel Zweitwagen, die Anzahl von Zweitwagen zu reduzieren | | Beeinflussung des Kaufverhaltens | Kaufverhalten |

| | | | | |
|----|---|---|---|-------------------------------|
| B4 | Also Klimaschutz, Umweltschutz ist für uns ein ganz zentraler Aspekt und Nachhaltigkeit. Insofern wollten wir schon früh dazu beitragen. Wir haben 2018 begonnen, einen größeren Umfang in ■■■ zum Beispiel E-Autos anzuschaffen, Renault Zoes auf Bitten des Bürgermeisters, weil es einen Aktionsplan saubere Luft gab und die Elektroautos natürlich vor Ort keine Emissionen verursachen | Ausstattung des Carsharing-Angebotes mit E-Autos und Reduktion der lokalen Emissionen | Emissionsreduzierung | Umwelt |
| B4 | Ich muss nicht ständig kuppeln. Ich kann mich an die Ampel oder an den Stau oder so ranrollen lassen. Ich brauche nur kurz vom Gas gehen, dann rollt er weiter.“ Also das sind viele subtile Dinge. Oder die Beschleunigung, dass man super schnell jemanden überholen kann. All das sind Komfortgewinne, die man nachher hat. Und das muss man einfach physisch erstmal erfahren. Das dauert halt, bis die Leute diese Erfahrung machen und dann berichten, dass es ja eigentlich ganz angenehm ist. So verschwinden dann die Vorteile auch langsam. Also manche Leute sagen dann, ich will gar keinen Verbrenner mehr fahren. Die sind so überzeugt, dass sie sagen, ich will eigentlich möglichst nur noch E-Autos nutzen. | anfängliche Stereotypen in Bezug auf E-Mobilität kann durch die Nutzung von E-Autos entgegengewirkt werden, sodass am Ende die Nutzung von E-Autos sogar bevorzugt wird | Abbau von Stereotypen gegenüber E-Mobilität | Infrastruktur und E-Mobilität |
| B4 | Und den Nutzen für die Allgemeinheit sehen viele denn nicht. Auch manche Kommunalpolitiker nicht. Das hatte ich auch lange. In ■■■ hatte ich auch lange Widerstände von den konservativen Parteien, die gesagt haben, warum soll Carsharing privilegiert werden? Ich sage, ja genau, weil wir eben ein Teil des Parkraummanagements sind. Weil wir eben Stellplatzflächen frei machen. Denn im Durchschnitt bei uns ist es so, ein Auto entlastet den Parkraum von 8 privaten PKW | Carsharing als Teil des Parkraummanagements und trägt zur Reduzierung des PKW-Bestandes im Parkraum bei (um 8 PKW pro Carsharing-Fahrzeug) | Reduzierung PKW-Bestand | Umwelt |

| | | | | |
|---------------------------|---|--|------------------------------------|------------------------|
| B4 | Der andere Weg ist, dass Wohnungsbaugesellschaften auf uns zukommen und sagen, wir haben hier ein Wohnprojekt, das wir starten wollen. Da müssen wir, was weiß ich, ein paar Dutzend Stellplätze errichten und dann gibt es die Bauordnung, die es ermöglicht, wenn Carsharing angeboten wird, muss man weniger Stellplätze errichten. Dann gibt es den sogenannten Stellplatzschlüssel, der ist dann nicht mehr 1 zu 1, sprich pro Wohnung ein Stellplatz, sondern ist dann nur 0,2. Das heißt, pro Carsharing-Auto, das Sie da hinstellen, muss er vier Stellplätze nicht errichten. Und das kann gerade bei Tiefgaragen oder ähnlichen doch schnell wirtschaftlich sich rechnen. Das sind einfach viel weniger Stellplätze | Errichtung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge anstelle Stellplätzen für private PKW, Stellplatzschlüssel verändert sich und Parkplätze beanspruchen weniger Platz | Parkraummanagement | Umwelt |
| B4 | Es sei denn, es gibt da auch eine Handvoll Leute, die das regelmäßig nutzen und sagen, ich bin dankbar, weil ich kein Zweitauto anschaffen muss oder sogar als Hauptauto, weil sie ihren Job vor Ort machen können oder im Homeoffice arbeiten können, denn das ist ja immer die Kernvoraussetzung, dass man ein Auto nicht für die Arbeit benötigt | Nutzung des Carsharing-Fahrzeugs als Hauptauto oder Zweitauto, da der Beruf aus dem Homeoffice oder vor Ort verrichtet werden kann | Beeinflussung des Kaufverhaltens | Kaufverhalten |
| soziale Potenziale | | | | |
| B6 | Wir sehen das Ganze auch heute noch als so ein bisschen Daseinsvorsorgeauftrag. Also bei uns steht nicht die Gewinnerzielung an erster Stelle, wäre natürlich eine schöne Begleiterscheinung, wenn es auch wirtschaftlich ist, aber ja wir wollen bis heute auch einfach ein neues Mobilitätsangebot hier im ländlichen Raum vor allem schaffen | Daseinsvorsorge durch die Schaffung eines Mobilitätsangebotes im ländlichen Raum | Daseinsvorsorge im ländlichen Raum | Daseinsvorsorge |
| B6 | so durch diese geteilte Nutzung auch diesen Gemeinwohl-Gedanken zu stärken und hier so ein regionales Mobilitätsangebot einfach zu führen | | Gemeinwohl | Daseinsvorsorge |

| | | | | |
|-----------|--|---|----------------------|------------------------|
| B6 | sind aber auch zum Beispiel gewollt, unsere Erfahrung, unseren Erfahrungsschatz weiterzugeben, haben einen Workshop etabliert, weil keiner muss ja das Rad neu erfinden, wenn unser Ansatz als gut empfunden wird, weil er da halt auch funktioniert, haben wir schon einige Interessensbekundungen bekommen, um davon zu berichten, sodass andere es in ähnlicher Weise in ihrer Region umsetzen können. Da ist der Austausch halt auch sehr wichtig. | Austausch mit anderen Carsharing-Konzepten im Rahmen eines Workshops um Erfahrungen zu teilen | Wissensaustausch | Wissenstransfer |
| B6 | Wir setzen aber vor allem auf den Renault Zoe, weil der einfach vom Preis-Leistungs-Verhältnis und auch von der Reichweite, von den Funktionen, die er so bietet, das beste Modell für uns war. Wir haben auch einen Nissan, das ist ein Van, ein Siebensitzer, wo vielleicht noch mal mehr Personen mitfahren können oder transportiert werden kann und ja sind insgesamt an neun verschiedenen [REDACTED] vertreten, wo aber Ich sag mal, das sehen Sie auch auf der Karte, wo sich die Pins sozusagen verteilen, das ist [REDACTED] | Anschaffung verschiedener Carsharing-Modelle, um auch Gruppen transportieren zu können | Gruppennutzung | Soziales Gefüge |
| B6 | Im Sinne von, wir sind hier kein Riesenkonzern, der hier Profit schlagen will und wenn es halt kein Euro bringt, dann sind wir nach einem halben Jahr hier wieder weg. Sondern wir sind nunmehr schon seit sechs Jahren hier. Die Leute können sich darauf verlassen. Und ja, dass das Auto halt auch noch im nächsten Jahr vor ihrer Tür steht, wenn sie es dann halt auch mal brauchen | stabiles und verlässliches Mobilitätsangebot für die Menschen der Region | Verlässlichkeit | Daseinsvorsorge |
| B6 | Was auch unser Vorteil ist, würde ich jetzt mal so sagen, ist, dass wir Leute von hier sind. Also wir zeigen natürlich auch Gesicht, wir sind auf Veranstaltungen, wir sind ansprechbar und keine große Firma irgendwo aus Bayern, die jetzt hier einfach mal ein paar Autos auf die Straße setzt und mal gucken, ob es auch im Dorf auch funktioniert, ob wir da noch mal ein bisschen Geld machen können. Das ist unser Anliegen. | Bekanntheitsgrad der Beteiligten des Carsharing-Projektes trägt zum Erfolg in der Region bei | Soziale Verlinkungen | Soziales Gefüge |
| B6 | Aber wir machen es vor allem von uns für die Bürger, also Daseinsvorsorge einfach | | Daseinsvorsorge | Daseinsvorsorge |

| | | | | |
|------------------|--|--|---|-------------------------------|
| <p>B6</p> | <p>Und was ich mir auch aufgeschrieben habe ist, dass es von Vorteil wäre, so sehen wir es jedenfalls, wenn wir uns dort mehr vernetzen. Jetzt gibt es [REDACTED] im Landkreis [REDACTED] und es läuft ja hier auch vor Ort sehr gut mit unseren Gegebenheiten und wir kriegen ja sehr viele Interessensbekundungen. Wie gesagt, „wie macht ihr es?“ Und deswegen haben wir ja zum Beispiel auch dieses Workshop-Format [REDACTED] ins Leben gerufen, wo wirklich schon drei Institutionen bei uns waren, andere Landkreise, Kommunen, Stadtwerke, und wir davon berichtet haben an zweieinhalb Tagen von A bis Z, wie sind wir es angegangen, wie funktioniert es heute. Also wenn es weiterhin, wenn es sich ausbauen soll, „Carsharing-Angebote im ländlichen Raum“, dann sollten wir doch voneinander lernen, uns vernetzen, davon berichten und das eine oder andere Lehrgeld verhindern. Also wir hatten unsere Stolpersteine und haben wirklich auch Lehrgeld bezahlt, aber das muss ja ein anderer nicht machen. Also wir geben gerne unser Goldstaubwissen weiter und das auch gegen Bezahlung, weil es ist sehr gutes Wissen. Aber das würde ich auch nochmal so als Maßnahme sagen: Geld, Vernetzen, politischer Rahmen, dann kann es was werden. Das ist so mein Rezept, was ich mitgeben möchte</p> | <p>Vernetzung der öffentlichen Institutionen und Carsharing-Initiativen, um Informationen und Erfahrungen auszutauschen, damit Carsharing im ländlichen Raum funktionieren kann und bereits gezahltes Lehrgeld nicht noch einmal gezahlt werden muss</p> | <p>Vernetzung relevanter Akteure</p> | <p>Wissenstransfer</p> |
| <p>B1</p> | <p>Dann sagen die, also gibt es aber auch untereinander ganz tolle Aufklärungsarbeit, weil die, die gefahren sind, sagen dann eben auch, also können das, unterstützen das Projekt ganz toll, weil es natürlich nicht, also man braucht ja keine akademisch groß ausgeprägte Laufbahn zu absolvieren, um ein E-Auto zu fahren. Das sind so, dann mehr so Kopfhürden bei einigen Leuten, vielleicht auch älteren [REDACTED]. Und das klappt wirklich, also das reguliert sich hier unter der Insel ganz gut, weil jeder, der dann einmal gefahren ist, bestätigt, es ist alles easy.</p> | <p>Aufklärungsarbeit zum Carsharing-Angebot wird von Nutzern selbst unternommen</p> | <p>Soziale Vernetzungen und Vertrauen im ländlichen Kontext</p> | <p>Soziales Gefüge</p> |

| | | | | |
|----|--|--|------------------------------|--------------------------|
| B5 | <p>Ein sogenannter Hotspot ist für die Siedlung [REDACTED] die liegt also auch ganz weit ab vom Schuss. Selbst hier ist zwar auch noch eine Haltestelle von dem [REDACTED], aber da fahren die auch wieder zwei Kilometer hin, um zu dieser Haltestelle zu kommen. Also ist schon eine recht eigenartige Struktur und die haben wir jetzt alle quasi mit dem [REDACTED] eben auf den ÖPNV gebracht, sodass sie das ganze Programm häufig nutzen. Ein weiterer Hotspot ist hier in [REDACTED], das ist sogar in der Nachbarkommune der Stadt [REDACTED]. Auch da ist eine isolierte Siedlung mit 500 Leuten, wo eben keine Verbindung ist, um irgendwo an den Zug zu kommen oder ins Stadtgebiet mal zu kommen. Auch das ist eine typische Anwendung für das Linien-E-Carsharing.</p> | Linien-E-Carsharing sorgt für die Anbindung von peripheren Siedlungen an den ÖPNV oder an Stadtgebiete | Inklusion peripherer Gebiete | Daseinsvorsorge |
| B5 | <p>Sie haben auf der Fahrt aber auch durchaus die Möglichkeit, wenn sie z.B. vom Bahnhof hier zum Rathaus fahren, da kommen sie an einem Bäcker vorbei, da können sie ein Brötchen holen oder einen Kaffee holen und würden quasi die Fahrt unterbrechen, wenn sie innerhalb dieser halben Stunde bleiben. Also das sind so Möglichkeiten, die wir eben anbieten oder wenn sie zum Bahnhof wollen, Gepäck abholen, ja gut, dann muss jemand meinerwegen hier zum Rathaus da den Wagen holen, fährt dann hier nochmal irgendwie Kilometer nach Hause, holt dann sein Gepäck und fährt dann eben komplett zum Bahnhof. Auch das ist dann möglich, immer 30 Minuten, 10 Kilometer ist ihr Freiraum. Das ist quasi ein Kulanzangebot unsererseits.</p> | Kulanz bei der Nutzung des [REDACTED] für nicht vorgesehene Strecken | Zufriedenheitssteigerung | Soziales Gefüge |
| B5 | <p>Was aber auch gut war, wir haben sogenannte Multiplikatoren gehabt. Das heißt, wenn wir irgendwo einen in der Siedlung geschafft haben, den wir überzeugt der das Ganze genutzt hat und der da ein bisschen pffiffig war, der hat dann auch die Nachbarschaft informiert. Denn der wurde dann immer gefragt: „Wieso fährst du mit so einem weißen Auto da rum, also mit deinem Wagen?“ Dann hat er denen das erklärt und dann: „Oh, das möchte ich auch machen.“ So, also wie gesagt, das Thema Akzeptanz war eine Herausforderung.</p> | bestimmte Nutzer fungieren als Multiplikatoren des Carsharing-Angebotes zur Akquise von neuen Nutzern | Vertrauen in Multiplikatoren | zivils Engagement |

| | | | | |
|----|--|---|-------------------------------|--------------------|
| B2 | Es war zu Anfang mehr. Ab und zu muss ich auch noch ein bisschen mehr tun. Aber eigentlich, nachdem die Einführungsphase eigentlich relativ gut gelaufen ist, da musste ich auch viele im Prinzip durchaus sinnfreie Touren durchs Dorf machen, um das Auto zu zeigen, um auch mal Fragen zu beantworten. Es wurde dann auch oft gelästert. Manche sagten „soll ich schieben helfen bei dem Auto und der hat ja gar keinen Sound“ und das waren alles liebevolle Lästereien, aber auf die Art und Weise haben wir das Auto zumindest im Dorf so ein bisschen bekannt gemacht und jetzt wird es auch eigentlich immer noch zunehmend in ganz kleinen Schritten zunehmend auch durchaus gut genutzt. | Bekanntmachung des Carsharing-Angebotes im betroffenen Raum unter der Kenntnisnahme von Spott und Skepsis | sozialer Austausch | soziales Gefüge |
| B2 | Weil wir hier eigentlich eine gut funktionierende Vereinslandschaft haben mit Leuten, die sich auch einbringen und engagieren. Gibt es natürlich in anderen Orten auch, aber ich glaube da war tatsächlich das Standing von [REDACTED] innerhalb der Stadt [REDACTED] bei dem Thema einfach ein bisschen besser als in anderen Orten und das hat mit der Struktur des Ortes zu tun, die Größe | Vereinslandschaft als Ausgangspunkt für die Etablierung eines Carsharing-Konzeptes | Vereinslandschaft | ziviles Engagement |
| B2 | Es gibt ein paar Busverbindungen, aber tatsächlich wenige und es gab halt die Überlegung mit der [REDACTED] ein zusätzliches Angebot zu schaffen, um zum Beispiel zum Bahnanschluss nach [REDACTED] zu kommen oder mit kleinen Gruppen nach [REDACTED] ins Theater, ins Kino zu fahren oder in Teilen auch tatsächlich als Ersatz für Zweitwagen. Das hat auch in mehreren Beispielen geklappt, dass wir dadurch dazu beitragen konnten, dass einzelne, gerade junge Familien, sich kein Zweitauto anschaffen mussten. | Nutzung des Carsharing-Angebotes durch Kleingruppen für Aktivitäten | Stärkung des sozialen Gefüges | Soziales Gefüge |
| B2 | Eigentlich nicht, weil das meiste läuft tatsächlich, wir sind halt ein richtiges Dorf. Das meiste, was zur Nutzung beiträgt, läuft über Mundpropaganda. Wir kennen uns und dann kommt jemand irgendwann und fragt, sag mal, was muss ich denn tun, wenn ich die [REDACTED] nutzen will. Dann lege ich ihm eine Beitrittserklärung vor, erkläre ihm kurz das Auto und ab dann läuft das im Prinzip vollautomatisch | Mundpropaganda zur Akquisition von Neukunden | Mundpropaganda | Soziales Gefüge |

| | | | | |
|----|---|---|-------------------------------------|--------------------|
| B2 | Genau, das kommt noch dazu, weil alles, was ich an der Ecke tue, mache ich, weil es mir Spaß macht. Es gingen anfangs viele Stunden drauf, das ist mittlerweile deutlich besser. Aber trotzdem ab und zu klingeln als Telefon: „[REDACTED] das Auto war nicht geladen.“ Hat einer den Stecker nicht richtig reingesteckt? Und: „Oh, ich habe meinen Ausschlüssel im Auto gelassen. Kannst du mal eben herkommen und aufschließen?“ Und wie gesagt, die regelmäßigen Termine wie TÜV-Werkstatt, Sommer-Winterräder, alle paar Wochen mal in die Waschanlage fahren. Das funktioniert nur, weil ich das ehrenamtlich mache. Wenn man die Zeit da nochmal reinrechnen wollte und müsste das bezahlen. Keine Chance | engagierte Bürger als Basis für den Erfolg des Carsharing-Konzeptes | Engagement in der Zivilgesellschaft | ziviles Engagement |
| B2 | Also es sind überwiegend Einzelpersonen, die das Fahrzeug nutzen. Und es gibt mehrere Sportgruppen. Also wie gesagt, es sind teilweise Jugendfußballer. Es ist die Schwimmgruppe. Es sind ab und zu, aber auch einfach mal, wenn sich hier Familien treffen, ein-, zweimal im Jahr. Der Nutzer ist aber eigentlich immer die Einzelperson. Der nimmt dann halt unterschiedlich viele Menschen mit. | Nutzung des Carsharing-Angebotes durch Kleingruppen für Aktivitäten | Stärkung des sozialen Gefüges | Soziales Gefüge |
| B2 | Es hilft in bestimmten Situationen, wir haben so den ein oder anderen kleinen Unternehmer im Ort, der dann vielleicht mal mit fünf, sechs Leuten für eine Betriebsfeier oder ins Theater nach [REDACTED] fährt. Muss er entweder ein Taxi nehmen oder das kann so nicht stattfinden, nur zwei Autos und das ist dann halt auch nicht so schön. Also in solchen Situationen hilft das, finde ich schon gut | Nutzung des Carsharing-Angebotes durch Kleingruppen für Aktivitäten | Stärkung des sozialen Gefüges | Soziales Gefüge |
| B2 | Ab und zu bin ich mit Besuchergruppen hier im Kloster unterwegs, wenn da irgendwelche Seminare sind. Dann zeige ich denen nochmal ein bisschen was. Aber das ist nicht so umfangreich geworden, wie wir das anfangs mal gehofft haben. Wie gesagt, es sind immer zwischendrin aber auch Leute aus dem Dorf, die dann sich mit ein paar anderen Menschen schnappen und irgendwo hinfahren. Sei es zum Sport, sei es ins Theater, sei es ins Kino oder was weiß ich, einfach mal essen fahren. Irgendwo hin | Nutzung des Carsharing-Angebotes durch Kleingruppen für Aktivitäten | Stärkung des sozialen Gefüges | Soziales Gefüge |

| | | | | |
|----|--|--|---|---------------------------|
| B4 | Ein großer Teil sind auch Freizeitfahrten. Also wir haben bei uns fast die Hälfte sind Freizeitfahrten. Das heißt Ausflüge, Besuche, auch Urlaube, Wochenendtrips usw. Das ist ein großer Teil, der bei Carsharing anfällt | Nutzung des Carsharing-Angebotes durch Kleingruppen für Aktivitäten | Zufriedenheitssteigerung durch die Schaffung von mehr Möglichkeiten | Soziales Gefüge |
| B4 | Wenn ich sage jetzt mal, [redacted] es liegt noch auf dem Weg zwischen [redacted] und [redacted]. Das ist von [redacted] nicht so weit, aber ist auch schon weit genug. Allein wenn man ein Fahrzeug reinigen muss, fährt man da eine halbe Stunde hin locker oder länger und wieder zurück. Dann ist man über eine Stunde damit beschäftigt, nur dahin zu kommen und zurück. Das macht das Ganze natürlich teuer. Am besten ist natürlich, man hat vor Ort jemanden, einen Kümmerer, einen Betreuer, der einem auch mal ein Foto machen kann oder mitteilen kann, ist das Fahrzeug verdreckt oder nicht und hält einen Sauger rein oder so. Das haben wir in [redacted] zum Beispiel, da haben wir so jemanden. Und nur deshalb ist das so schlank wie möglich darstellbar, weil wir nicht alles mit voll bezahlten Kräften machen müssen | lokale Nutzer, die sich gleichzeitig eine Betreuungsfunktion an bestimmten Standorten einnehmen, welches Vorteile für den Nutzer und Carsharing-Initiative birgt | individuelles Engagement | ziviles Engagement |
| B4 | Also insofern, sag ich mal, für den ländlichen Raum ist es eigentlich vorteilhaft, wenn sich die Menschen kennen. Also der Nutzerkreis, wenn der begrenzt ist, auf die Leute, die untereinander auch Kontakt haben. Ich sage mal, im Dorf ist die soziale Kontrolle ja ganz andere als hier in der Großstadt. Da kennen sich die meisten ja gar nicht. Und das ist ein Wachstumsproblem, je größer man wird. Also deshalb, wenn kleine dezentrale Einheiten da sind auf dem Land, das wird in [redacted] auch gerade vom Carsharingverein diskutiert, ein bisschen back to the roots, sage ich mal. | Soziale Kontrolle durch Nutzer im ländlichen Raum | soziale Kontrolle | Soziales Gefüge |

| | | | | |
|--------------------|---|---|----------------------|---------------------------|
| B4 | Und wenn man sagt, man hat sozusagen so Gruppen, die sich untereinander auch austauschen, am besten sage ich mal sogar über eine Signalgruppe oder so, untereinander auch schnell mal Tipps abholen, dann ist vieles selbstregulierend. Dann muss man nicht immer den Carsharing-Verein einschalten oder uns als Genossenschaft, also den Kundenservice bemühen, wenn es nur darum geht: „Ich habe meine Sache verloren, wer ist denn der nächste oder letzte gewesen?“. Also man kann sich gegenseitig helfen und dieses Prinzip Nachbarschaftshilfe, gerade im ländlichen Raum, ist ja noch ein bisschen mehr persönlicher Kontakt da | selbst organisierter Austausch der Nutzer im ländlichen Raum, um Hilfe oder Auskunft anzubieten | Nachbarschaftshilfe | ziviles Engagement |
| B4 | Und wenn die Leute, die sozusagen dafür offen sind, wenn die sich vernetzen, ist das sicherlich ein Gewinn für das Carsharing auch. Und man vertraut sich auch untereinander mehr natürlich. Wenn man selbst Blödsinn baut, dann weiß man ja, wer es dann letztendlich ausbraten muss. Das sind dann die anderen, die man kennt | soziale Kontrolle durch Nutzer im ländlichen Raum, lokaler Austausch der Nutzer | soziale Netzwerke | Soziales Gefüge |
| B4 | Ja, das ist also, man muss nur sagen, das ist ein wichtiger Punkt in der heutigen Gesellschaft, wo Vereinsamung ein großes Thema ist, Anonymisierung und so. die Leute hängen nur noch zu Hause ab in ihren eigenen Blasen unterwegs. Da kann Carsharing natürlich auch etwas aufbrechen, dass die Leute wieder mehr miteinander in Verbindung sind. Das wäre also für mich auch so eine Zukunftsvision, dass die Leute darüber eben auch einfach mehr voneinander mitbekommen und auch eine andere Basis da ist für ein soziales Miteinander | Anonymität und Vereinsamung im ländlichen Raum kann durch Carsharing gemindert werden, da die Menschen wieder mehr in Verbindung treten | Soziales Miteinander | Soziales Gefüge |
| Ökonomische | | | | |

| | | | | |
|------------------|--|--|---|------------------------------------|
| <p>B6</p> | <p>Die Anfangsidee oder dieser Grundgedanke entstand nämlich daher, den Nutzungsgrad der vorhandenen Fuhrparke, also dieser Dienstfuhrparke, sag ich mal, zu optimieren. Weil man weiß ja, das Dienstauto wird vielleicht tagsüber einmal benutzt, aber am Nachmittag, am Abend, am Wochenende stehen die Fahrzeuge halt nur rum, kosten aber trotzdem Geld. Und hier hat man sich dann ran gemacht an den Gedanken: „Hey, warum öffnen wir diesen Fuhrpark nicht auch für die BürgerInnen mit so einem stationsbasierten Sharing-Ansatz?“ Durch diese geteilte Nutzung entstehen natürlich auch Kostenvorteile und der Bürger kann vor Ort an der Verkehrs-wende zum Beispiel auch teilnehmen</p> | <p>Optimierung des Nutzungs-grades des Fuhrparkes durch das Angebot eines stationsbasierten Carsharings für die Bürger vor Ort. Dadurch entstehen Kostenvorteile</p> | <p>Kostenvorteile durch geteilte Nutzung des Fuhrparkes</p> | <p>monetärer Vorteil</p> |
| <p>B6</p> | <p>Wir haben heute ein stationsbasiertes CarSharing im Betrieb und die Besonderheit, ich weiß nicht, ob Sie das auch schon so mitgenommen haben, vielleicht im Vorfeld, ist bei uns dieses Hauptnutzer-Mitnutzer-Prinzip. Also Hauptnutzer sind ja bei uns Verwaltung, Institutionen, Vereine, die irgendwie einen Bedarf an einem Dienstfahrzeug haben und das wirklich täglich dann nutzen durch unsere Bereitstellung. Und die Mitnutzer sind dann alle Privaten, sage ich mal, die dann zusätzlich noch Zugriff auf die Fahrzeuge haben, also wirklich diese geteilte Nutzung</p> | <p>geteilte Nutzung des Car-sharing-Fahrzeuge durch Hauptnutzer und Mitnutzer. Hauptnutzer haben einen Bedarf an Dienstfahrzeugen und Mitnutzer können private Personen sein</p> | <p>geteilte Nutzung durch Haupt- und Mitnutzer</p> | <p>Kapazitätsauslastung</p> |
| <p>B6</p> | <p>sind aber auch zum Beispiel gewollt, unsere Erfahrung, unseren Erfahrungsschatz weiterzugeben, haben einen Workshop etabliert, weil keiner muss ja das Rad neu erfinden, wenn unser Ansatz als gut empfunden wird, weil er da halt auch funktioniert, haben wir schon einige Interessensbekundungen bekommen, um davon zu berichten, sodass andere es in ähnlicher Weise in ihrer Region umsetzen können. Da ist der Austausch halt auch sehr wichtig</p> | <p>Weitergabe von Erfahrungen im Rahmen eines Workshops</p> | <p>Wissens-transfer</p> | <p>Sonstige</p> |

| | | | | |
|----|--|---|---------------------------------|----------------------|
| B6 | Der Landkreis hat dort auch mit unterstützt, auch finanziell, sag ich mal, aber auch beim Mitmachen. Also wir waren wirklich auch Hauptnutzer allererster Stunde, genau. | | Rolle öffentliche Einrichtungen | Kapazitätsauslastung |
| B6 | Und das sind dann, glaube ich, die grünen Pins und die blauen Pins sind dann die [REDACTED]-Stationen, wodurch wir oftmals Infrastruktur, also wie zum Beispiel so einen Netzanschluss vor Ort nutzen und dann so Kombi-Stationen machen. Also dann hast du eine [REDACTED]-Station und daneben einen öffentlichen Ladepunkt oder mehrere. | Nutzung von bereits vorhandener Infrastruktur, wie öffentliche Ladepunkte und der Kombination mit Carsharing-Plätzen | Infrastrukturelle Gegebenheiten | Standortwahl |
| B6 | Und ich sag mal, der Standortfaktor schlechthin ist halt, dass wir die Stationen dort aufgebaut haben, wo der Dienstsitz der Hauptnutzer ist. Also das sind ja bei uns, wie gesagt, die Kreisverwaltung, die sitzt im Zentrum von [REDACTED]. Wir haben aber auch eine Wohnungsgenossenschaft, die sitzt dann eher in einem Wohngebiet von [REDACTED]. Oder wir haben eine Rettungsstelle, die sitzt am Rand von einer Stadt. Wir haben einen Mobilitätsverein, der sich extra gegründet hat. Der sitzt dann am Marktplatz oder an der Dorfkirche in einem sehr kleinen Ort. Also es richtete sich immer nach dem Ankerkunden. Und wir haben nur ganz wenige Autos, die keinen Ankerkunden haben, sondern die, ich sag mal, nur für Private zu nutzen sind, weil die so gut gelegen sind, dass da eine hohe Buchungsanzahl oft aufkommt. Also ich sag mal, gut angebunden an ÖPNV oder Erreichbarkeit zu Fuß, Fahrradabstellanlage, gute Beleuchtung, keinen weiten Parkplatz, gut ausgeschildert. Das zählt natürlich alles auch so ein bisschen zu den weichen Faktoren für die Standortfindung dazu | Hauptnutzer gelten als Standortfaktor für Carsharing-Angebote. Wenige Stellplätze, die keinen Ankerkunden haben. Funktioniert nur in Bereichen, die eine Buchungszahl verzeichnen können, wie Knotenpunkte des ÖPNV | Standortwahl | Standortwahl |
| B6 | Die Leute können sich darauf verlassen. Und ja, dass das Auto halt auch noch im nächsten Jahr vor ihrer Tür steht, wenn sie es dann halt auch mal brauchen. | | Verlässlichkeit | Sonstige |

| | | | | |
|------------------|--|--|--|---------------------------------|
| <p>B6</p> | <p>Weil es ja so individuell ist, aber da können ja die Hauptnutzer bei uns so eine Grundkostendeckung erzielen, was für uns wichtig war. Dann durch diese tägliche Nutzung, Hauptnutzerverträge, die Mitarbeiter können ein bestimmtes Stundenkontingent abfahren im Monat und zahlen dafür einen festen Preis. Das sind unsere festen Einnahmen im Monat. Dann kommt jeder Private, der irgendwie total unterschiedliches Nutzungsverhalten aufweist, aber in Summe bringen die Privaten sozusagen die andere Hälfte der Kostendeckung mit ein. Und so bewegen wir uns auf einem guten Weg in Richtung Wirtschaftlichkeit</p> | <p>feste Einnahmen durch Hauptnutzer und andere Hälfte durch Einnahmen aus privaten Fahrten</p> | <p>Grundkostendeckung durch Hauptnutzer</p> | <p>monetärer Vorteil</p> |
| <p>B6</p> | <p>Und deswegen haben wir ja zum Beispiel auch dieses Workshop-Format [REDACTED]-erfahrbar ins Leben gerufen, wo wirklich schon drei Institutionen bei uns waren, andere Landkreise, Kommunen, Stadtwerke, und wir davon berichtet haben an zweieinhalb Tagen von A bis Z, wie sind wir es angegangen, wie funktioniert es heute. Also wenn es weiterhin, wenn es sich ausbauen soll, „Carsharing-Angebote im ländlichen Raum“, dann sollten wir doch voneinander lernen, uns vernetzen, davon berichten und das eine oder andere Lehrgeld verhindern. Also wir hatten unsere Stolpersteine und haben wirklich auch Lehrgeld bezahlt, aber das muss ja ein anderer nicht machen. Also wir geben gerne unser Goldstaubwissen weiter und das auch gegen Bezahlung, weil es ist sehr gutes Wissen. Aber das würde ich auch nochmal so als Maßnahme sagen: Geld, Vernetzen, politischer Rahmen, dann kann es was werden. Das ist so mein Rezept, was ich mitgeben möchte</p> | <p>Weitergabe von Erfahrungen an andere öffentliche Institutionen und Carsharing-Anbieter im Rahmen von Workshops.</p> | <p>Kostenvorteile durch Nutzen von Erfahrungen</p> | <p>monetärer Vorteil</p> |

| | | | | |
|----|--|--|--------------------------------|----------------------|
| B1 | oder auch was wir haben ist im [REDACTED] da stehen [REDACTED] das ist ja unser Hafen am Festland, unser Festlandshafen. Dort gibt es direkt am Hafen viele Campingwagen, also Wohnmobile meine ich, viele Wohnmobile die da stehen und die leihen sich auch durchaus häufiger ein [REDACTED] aus, wenn sie hier in der Küstenregion unterwegs sind, weil sie dann ihr Vorzelt aufgebaut haben, nicht mit dem Riesengerät losfahren wollen. Und in [REDACTED] gibt es auch einen großen Zeltplatz, Campingplatz und da haben wir auch durchaus mehrere, also jedes Jahr wirklich mehrere Mieter dann, die das Carsharing nutzen von uns. | Nutzung des Carsharing-Angebotes durch Camping-Touristen für Ausflüge in der Tourismusregion | Angebot für Tourismus | Sonstige |
| B1 | So sind wir gestartet, haben dann aber gemerkt, die Leute haben den kleinen viel mehr genutzt, weil es eben unsere größte Zielgruppe, die Insulaner sind, die das für Arztbesuche oder den Weg zum Supermarkt brauchen. | | Zielgruppenidentifikation | Standortwahl |
| B1 | Diese Fälle gibt es aber auf der Insel, dass Leute gesagt haben, das Auto ist alt oder steht sowieso so viel rum. Also es gibt durchaus mehrere Fälle, wo sich hier Menschen auf der Insel von ihrem Auto getrennt haben, weil wir die [REDACTED] haben. Das ist natürlich der größte Erfolg. | | Trennung vom privaten PKW | monetärer Vorteil |
| B1 | Und so machen wir das in kleinen Schritten und gucken, ob wir Kooperationspartner finden. Wie gesagt mit der Versicherung, Das war eigentlich ein guter Ansatz. Erstmal pausiert das, aber andererseits die Versicherung auch jemand, wenn die von ihrer Geschäftsflotte alle Dienstwagen vergriffen sind und da ist noch jemand, der einen Termin hat, die greifen dann auch noch auf unsere [REDACTED] zurück | Nutzung durch örtliche Versicherung, um eine Erweiterung der Dienstwagenflotte zu vermeiden | Auslastung durch Kooperationen | |
| B5 | Also die Kommune hatte so ein Modell, unter der Woche in den Kernarbeitszeiten wurden die Fahrzeuge von den Mitarbeitern benutzt und zu den Randzeiten und am Wochenende konnte die Bevölkerung quasi das im klassischen Carsharing buchen | Geteilte Nutzung durch Kommunen und der Bevölkerung | Auslastungserhöhung | Kapazitätsauslastung |

| | | | | |
|----|--|--|---------------------------------------|-----------------------------|
| B5 | Dann stellen Sie den Wagen hin und Ihre Fahrt ist beendet. Der Charme ist, das Ganze ist für Sie kostenlos, solange sie ein gültiges ÖPNV Ticket haben. Das heißt, die letzte Meile wird in [REDACTED] [REDACTED] kostenlos angeboten, auch mit dem Deutschland-Ticket oder das 9-Euro-Ticket seinerzeit oder auch mit anderen Abo-Tickets kann man halt eben die Fahrzeuge benutzen | Kostenlose Nutzung mit ÖPNV-Ticket, um die letzte Meile abzudecken | Integration ins Tarifsystem des ÖPNV | Technologie |
| B5 | Ein sogenannter Hotspot ist für die Siedlung [REDACTED] die liegt also auch ganz weit ab vom Schuss. Selbst hier ist zwar auch noch eine Haltestelle von dem [REDACTED] [REDACTED] aber da fahren die auch wieder zwei Kilometer hin, um zu dieser Haltestelle zu kommen. Also ist schon eine recht eigenartige Struktur und die haben wir jetzt alle quasi mit dem [REDACTED] eben auf den ÖPNV gebracht, sodass sie das ganze Programm häufig nutzen | Anbindung von peripheren Siedlungen | Nutzerakquise | Nutzerakquise |
| B5 | Das wird überwiegend von Berufspendlern genutzt, aber ich würde sagen so 50 Prozent Berufspendler. Also ziemlich mit überwiegend 50 Prozent Berufspendler und 50 Prozent sind dann Gelegenheitsfahrer. | | Zielgruppenidentifikation | Standortwahl |
| B5 | Die arbeitet nachmittags da, die fährt dann mittags hin und abends wieder zurück, so idealer Fall, zahlt dann 39 Euro für ein Klimaticket im Monat und günstiger können sie diese, sind dann glaube ich sechs Kilometer Strecke, mit dem Auto nicht selber zurücklegen, wenn sie das Auto noch dafür unterhalten müssen. | Nutzung des Carsharing-Angebotes ist im Klimaticket enthalten | günstige Alternative zum eigenen Auto | monetärer Vorteil |
| B5 | Jetzt sind die schon mittlerweile relativ gut belegt, aber trotzdem gibt es eben Lücken, wo Fahrzeuge nicht benötigt werden oder wir haben einfach ungenutzte Fahrzeuge. Und dann haben wir als Ergänzung, da sind wir bei Ihrem Thema, die Fahrzeuge auch gleichzeitig als Carsharing-Fahrzeuge verfügbar gemacht | Erweiterung des Angebotes im Sinne des klassischen Carsharings | Auslastungssteigerung der Fahrzeuge | Kapazitätsauslastung |

| | | | | |
|----|---|--|--|----------------------|
| B5 | Und alle Fahrzeuge sind mittlerweile auch im klassischen Carsharing buchbar. Und das ist natürlich ein Punkt, der auch wirklich die Auslastung und Ausnutzung der Fahrzeuge erhöht hat und der natürlich für eine Kommune dieser Größenordnung, das werden Sie wahrscheinlich schon gesehen haben, wenn man eine Stadt mit 9.300 Einwohnern sagt, wir haben zehn Carsharing-Fahrzeuge | Erweiterung des Angebotes im Sinne des klassischen Carsharings | Auslastungssteigerung der Fahrzeuge | Kapazitätsauslastung |
| B5 | Wir haben uns auf öffentlichen Veranstaltungen präsentiert, das ging noch, da kamen dann die Geldkosten, die bringen nicht viel. Am meisten bringt es wirklich die Ansprache und dann also neben den Informationen in den Siedlungen und den Multiplikatoren ist dann auch ganz gut sich zum Beispiel da Samstagsmorgens so ein Einkaufszentrum reinzustellen in den Eingang und dann die Leute abzufangen. Dann kommt man mit ins Gespräch. Das ist zwar mühsam und zeitaufwendig, aber das war eigentlich das, was am meisten bringt | Nutzerakquise durch direkten Kontakt und Information in den Siedlungen, wie bspw. in Einkaufszentren | direkter Informationsaustausch mit Bevölkerung | Nutzerakquise |
| B3 | Wir müssen ja dafür sorgen, dass die Fahrzeuge gereinigt werden, dass sie geladen sind, dass sie funktionieren, TÜV haben, all diese Sachen. Und dafür braucht es ja irgendwie einfache Menschen. Und wenn dann [REDACTED] irgendwie alleinstehend wäre, wäre das halt einfach irgendwie gar nicht abbildbar effizient und ökonomisch. Und deswegen, das funktioniert dann halt im Zusammenspiel mit größeren Städten, wo man dann halt einfach das Personal hat und die das dann mitmachen. Das ist halt noch so ein Thema | Carsharing-Angebote des ländlichen Raumes im Zusammenspiel mit größeren Städten | Verbindung zu größeren Städten | Standortwahl |
| B3 | Ja, Info-Sessions. Das hatten wir, glaube ich, in [REDACTED]. Also das ist jetzt auch keine Kleinstadt, aber das gibt es dann auch so, ich weiß gar nicht, wie die Bezirke in [REDACTED] heißen, aber da dann gab es das auch so auf lokaler Ebene, dass man dann so Info-Abende hatte und dann stand man da so Frage und Antwort. Das ist auch nicht immer angenehmen und schön, aber irgendwie so ein bisschen, ja, so Berührungspunkte schaffen. Und sowas ist, glaube ich, irgendwie auch wichtig. Dass man nicht so anonym bleibt, sondern irgendwie Gesicht zeigt | Info-Abende in Bezirken des Carsharing-Standortes, um Berührungspunkte zu schaffen | direkter Informationsaustausch mit Bevölkerung | Nutzerakquise |

| | | | | |
|-----------|--|--|--|--------------------------|
| B2 | Weil wir hier eigentlich eine gut funktionierende Vereinslandschaft haben mit Leuten, die sich auch einbringen und engagieren. Gibt es natürlich in anderen Orten auch, aber ich glaube da war tatsächlich das Standing von [REDACTED] innerhalb der Stadt [REDACTED] bei dem Thema einfach ein bisschen besser als in anderen Orten und das hat mit der Struktur des Ortes zu tun, die Größe | Verein sorgt sich um den Betrieb des Carsharing-Angebotes | Engagement als Kostenvorteil | monetärer Vorteil |
| B4 | Also Carsharing, also in [REDACTED] und [REDACTED] sind wir ansässig und das gehört 2200, circa, Mitglieder. Und darüber hinaus haben wir noch Verträge mit Kund:innen. Da muss man nicht Mitglied der Genossenschaft sein, man kann also auch normalen Kundenvertrag abschließen mit uns. Bei der Genossenschaft hat man ja längere Kündigungsfristen. Da ist man mindestens immer ein Jahr dabei und kann nur mit drei Monaten zum Jahresende kündigen. Das war natürlich eine Hürde für einige Leute und so hat man schon im frühen Jahr 2005 angefangen auch mit Kunden Verträge zu machen. Diese beiden Möglichkeiten gibt es bei uns einzusteigen. Aber wir sind überzeugt von dem Konzept Genossenschaft, weil das eben nicht gewinnorientiert ist. Alle Überschüsse werden wieder reinvestiert und das kommt eben auch den Nutzerinnen und Nutzern zugute, dass das Angebot stetig verbessert wird | Genossenschaft handelt nicht gewinnorientiert und reinvestiert die Überschüsse, welches den Nutzern und Nutzerinnen zugute kommt | Genossenschaft | Sonstige |
| B4 | Viele benutzen das Carsharing als sogenannte Mobilitätsversicherung. Ich nenne mal ein Beispiel, wenn sie eine Fahrgemeinschaft haben und sie sind einmal die Woche selbst dran zu fahren, dann lohnt sich dafür das nicht ein Auto zu unterhalten. Oder wenn sie einen Zweitwagen haben, mit dem sie die Kinder durch die Gegend kutschieren, das ist auch teuer. Und wenn sie für diese Zwecke, sagen wir, nur zwei bis dreimal in der Woche oder im Monat Gelegenheit zu erledigen haben, dann ist es sinnvoller dafür Carsharing zu machen. Also das ist ein wesentlicher Teil der Klientel | Carsharing als Mobilitätsversicherung und zur Nutzung für bestimmte Aktivitäten, die Carsharing günstiger macht als ein Zweitwagen | Kostenvorteil im Gegensatz zum eigenen PKW | monetärer Vorteil |

| | | | | |
|----|--|--|---|----------------------|
| B4 | Der andere Teil ist Geschäftsverkehr, Dienstreiseverkehr. Wir haben also auch ein Drittel unseres Umsatzes machen wir mit Geschäftskunden. Das heißt entweder sind das Verwaltungen, die Stadtverwaltung ■■■■ und ■■■■ oder auch größere Betriebe, Architekten, Büros, kleine Selbstständige, die tragen auch erheblich zum Gelingen des Car-Sharings bei | Auslastung durch geschäftliche oder dienstliche Reisen mit dem Carsharing-Fahrzeug | Zielgruppenidentifikation | Standortwahl |
| B4 | dann ist das Auftragscarsharing, so gibt es den Begriff auch, und dann eben über Nutzungsgarantien, über Umsatzgarantien. Das ist der eine Weg in diesen Räumen. Der andere Weg ist, dass Wohnungsbaugesellschaften auf uns zukommen und sagen, wir haben hier ein Wohnprojekt, das wir starten wollen. Da müssen wir, was weiß ich, ein paar Dutzend Stellplätze errichten und dann gibt es die Bauordnung, die es ermöglicht, wenn Carsharing angeboten wird, muss man weniger Stellplätze errichten. Dann gibt es den sogenannten Stellplatzschlüssel, der ist dann nicht mehr 1 zu 1, sprich pro Wohnung ein Stellplatz, sondern ist dann nur 0,2. Das heißt, pro Carsharing-Auto, das Sie da hinstellen, muss er vier Stellplätze nicht errichten. Und das kann gerade bei Tiefgaragen oder ähnlichen doch schnell wirtschaftlich sich rechnen. Das sind einfach viel weniger Stellplätze | Kooperation mit Wohnungsbaugesellschaften. Stellplatzschlüssel bei Carsharing-Stellplätzen ist geringer als für private PKW | Kostenvorteile durch geringere Baukosten | monetärer Vorteil |
| B4 | Also so kommen dann auch in kleinere Orte Carsharing-Angebote zum Tragen, wenn die Wohnungsbaugesellschaften oder ein Dritter eben sagen, es könnte auch mal eine Firma sein, die sagt, wir wollen für unseren Betrieb hier Carsharing anbieten, weil sie zum Beispiel mehrere schlecht ausgelastete Fahrzeuge haben. Also im Unternehmen ist das ja oft, die haben eine zu große Flotte, dann ist ein Teil nur vormittags unterwegs oder fährt dann im Jahr nur 10.000 Kilometer und solche Autos sind unwirtschaftlich eigentlich für den Betrieb. Also diese Rechnung, die stellen wir dann gerne an und unterstützen das und sagen hier, wenn das nicht nur für den einen Betrieb, sondern vielleicht für den Nachbarbetrieb oder die Wohnumgebung interessant auch ist, dass die das mitnutzen können, dann wird da schnell ein Schuh draus. Das sich das insgesamt rechnet | schlecht ausgelastete Flotte im Betrieb. Unternehmen will daher Carsharing anbieten. Zusammen mit mehreren Unternehmen kann ein Carsharingangebot aufgebaut werden | Carsharing für mehrere Netzwerke an Unternehmen | Kapazitätsauslastung |

| | | | | |
|----|---|---|----------------------------------|-------------------|
| B4 | Und was auch häufig passiert ist, dass Leute zu uns kommen und sagen, mein 10, 12 oder noch Jahre älteres Auto musste zur Reparatur zum TÜV, ist nicht durch den TÜV gekommen, hätte ich jetzt 2.000, 3.000 Euro investieren müssen und dann habe ich es abgeschafft. Also der TÜV scheidet viele von ihrem eigenen PKW. Und dann ist ein guter Zeitpunkt, wenn sie dann ein Carsharing-Angebot vor der Tür finden, dann steigen sie ein. | hohe Reparaturkosten am eigenen PKW. Nutzen von Carsharing wird in Betracht gezogen | Beeinflussung des Kaufverhaltens | Sonstige |
| B4 | Wenn ich sage jetzt mal, ■■■ es liegt noch auf dem Weg zwischen ■■■ und ■■■. Das ist von ■■■ nicht so weit, aber ist auch schon weit genug. Allein wenn man ein Fahrzeug reinigen muss, fährt man da eine halbe Stunde hin locker oder länger und wieder zurück. Dann ist man über eine Stunde damit beschäftigt, nur dahin zu kommen und zurück. Das macht das Ganze natürlich teuer. Am besten ist natürlich, man hat vor Ort jemanden, einen Kümmerer, einen Betreuer, der einem auch mal ein Foto machen kann oder mitteilen kann, ist das Fahrzeug verdreckt oder nicht und hält einen Sauger rein oder so. Das haben wir in ■■■ zum Beispiel, da haben wir so jemanden. Und nur deshalb ist das so schlank wie möglich darstellbar, weil wir nicht alles mit voll bezahlten Kräften machen müssen | Betreuende Person in der Nähe des Carsharing-Angebotes sorgt für eine finanzielle Verschlankung | Kostenvorteil ziviles Engagement | monetärer Vorteil |
| B4 | Also es braucht eine Synergie eigentlich zwischen privater und geschäftlicher Nutzung. Wenn die, wenn die geschäftliche Nutzung wegfällt, dann bricht auch ein größerer Teil des Umsatzes weg. Das kann man nur durch schlanke Kosten kompensieren, indem viele Tätigkeiten eben doch nicht bezahlt ausgeführt werden, wie Fahrzeugreinigung, Schadenkontrolle, all sowas. | Synergie zwischen privater und geschäftlicher Nutzung. Unentgeltliche Erledigung von Tätigkeiten rund um den Betrieb des Fahrzeuges | Engagement der Nutzer | Sonstige |

| | | | | |
|------------------|--|---|-------------------------------------|---------------------------|
| <p>B4</p> | <p>Einer hat den Fahrzeugschlüssel, aber häufig braucht man das ja nicht mehr. Ich denke, da wird sich noch viel tun, dass eine gemeinschaftliche Nutzung technologisch einfacher unterstützt wird. Wir müssen bisher immer noch Zugangsgeräte einbauen von externen Firmen, zum Beispiel Firma ██████ in ██████ bietet ██████ an, so heißen die, und damit die Verbindung geschaffen wird zum Buchungssystem, Abrechnungssystem, das in ██████ übertragen wird, all dies. Das könnte theoretisch von vornherein durch den Hersteller mit enthalten sein, dass man, wenn man Zugang hat per App und dass das auch alles über das Fahrzeugzugangssystem mitgeliefert wird. Und das ist die eine technologische Entwicklung. Wenn wir noch weiter in die Zukunft denken, was das autonome Fahren ist natürlich auch einiges, was viele Fahrten dann künftig vereinfachen oder erledigen kann, wenn das Auto zumindest in Teilbereichen selbstständig unterwegs ist. Für uns relevant ist das Ein- und Ausparken. Da passieren häufig Schäden. Das macht das teurer. Wenn viel weniger Schäden passieren würden oder Abstandshaltung zum Beispiel, dass man mit dem Bus oder dem Transporter nicht zu dicht an der Kante fährt und andere Fahrzeuge streift. Also solche Dinge. Wenn das nicht mehr so einfach möglich ist, wenn die Schadenhäufigkeit sinkt, werden natürlich die Versicherungsprämien noch günstiger. Also das sind jetzt alles unterstützende Technologien, wo sicherlich noch eine Menge Potenzial drin ist, bis hin zu Unfalldatenschreibern, dass sozusagen das unvorsichtige Fahren eben auch, das ist bisher noch nicht Pflicht, das wird, kommt vielleicht irgendwann, dass auf EU-Ebene geregelt wird, dass alle Daten in den letzten 30 Sekunden vor einem Ereignis festgehalten sind. Dann kann man sehen, hat der beschleunigt, ist der zu schnell gefahren.</p> | <p>Gemeinschaftliche Nutzung wird vereinfacht durch technologische Unterstützung. Zugangsgeräte für die Autos mussten bisher von externen Firmen eingebaut werden, welches in Zukunft direkt durch den Hersteller eingebaut werden kann. Technologische Entwicklungen in Richtung autonomes Fahren.</p> | <p>Technologische Entwicklungen</p> | <p>Technologie</p> |
|------------------|--|---|-------------------------------------|---------------------------|

| | | | | |
|---------------------------------------|--|---|---------------------|----------------------------------|
| B4 | Wenn klar ist, ist auf jeden Fall nachvollziehbar und auslesbar. Das gibt es, die Technik gibt schon lange, Unfalldatenschreiber und so. Das ist nur nicht standardmäßig so verbaut, sodass jeder Schaden, jeder Anstoß auch registriert wird. Dann gehen die Leute sorgsam damit um und sind hoffentlich auch rücksichtsvoller gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern, dass viel weniger Unfälle passieren. Und das sind so Entwicklungen, auf die ich schon lange warte, die eigentlich vom Know-how schon längst möglich sind, aber es ist eben nicht vorgeschrieben | mehr Sorgfalt mit dem Auto und Rücksichtnahme im Verkehr, wenn Unfalldatenschreiber zum Einsatz kommen würden | Schadensreduzierung | Technologie |
| Strukturelle Herausforderungen | | | | |
| B6 | Da hinten stehen auch Herausforderungen mit drin. Und das ist als einer der wichtigsten Punkte diese Pionierarbeit. Es gab kein vergleichbares Angebot hier vor Ort. Also man musste alles sich neu aufbauen und sein ganzes Wissen so versuchen zu bündeln und auch so ganz viel Aufklärungsarbeit zu leisten | kein vergleichbares Angebot aus deren Erfahrungen profitiert werden konnte. Erfahrungen und Wissen musste alles selber aufgebaut werden | Pionierarbeit | Personal und Know-How |
| B6 | Netzabdeckung, also man braucht Internet auch, um eine App zu bedienen, sag ich mal, man hat hier doch einige Ecken, wo nichts geht. Das als kleiner Punkt, aber spielt am Anfang auch eine Rolle. Dann stehen die Stationen vielleicht in einem schwarzen Fleckbereich, der nicht abgedeckt ist und ja, dann wie soll es funktionieren. | Netzabdeckung nicht ausreichend zur Bedienung der App | Netzabdeckung | Infrastruktur und Verkehr |

| | | | | |
|----|---|--|--------------------------------------|-----------------------|
| B6 | Also infrastrukturell musste alles komplett von Null aufgebaut werden. Und unser Anliegen ist natürlich auch die Wertschöpfung ein bisschen im Kreis zu halten. Also die Zusammenarbeit mit lokalen Partnern war uns wichtig. Ja, die Herausforderung ist hier aber, wer kennt sich damit schon aus? Also, Elektrofahrzeug ist auch in einer Autowerkstatt ein besonderes Feld. Man braucht dafür zum Beispiel auch einen bestimmten, ich sag jetzt mal Abschluss, ich weiß jetzt nicht, wie das heißt, aber, oder Elektro-Firmen, die sich dem Aufbau, der Installation von Ladestationen auch annehmen. | Infrastruktur war anfangs überhaupt nicht vorhanden. Zusammenarbeit mit lokalen Partnern zum Ausbau der Infrastruktur, aber Schwierigkeiten das Know-How zu finden | Know-How für den Infrastrukturausbau | Personal und Know-How |
| B6 | Also ja, das würde ich schon als Herausforderung mal festhalten und auch bei uns, sage ich mal, als Ressource Personal, die das mit aufbauen. Klar gab es da so mich und wir sind heute noch ein ganz kleines Team, also die das so wuppen. Wir sind halt motiviert und engagiert, aber also sowas lernt man ja auch nicht im Studium. | Personal finden, welches das Projekt stemmt | Ressource Personal | Personal und Know-How |
| B6 | Das waren auch so Anfangsherausforderungen. Sich das Wissen irgendwie aneignen oder ausprobieren und entsprechend Lehrgeld auch bezahlen | | Unwissenheit | Personal und Know-How |
| B1 | Der Kurverein hatte tatsächlich seine Kooperation zugesagt, der Kurverein in [REDACTED] Das ist aber nichts geworden. Die haben keine Ressourcen, sind nicht gewillt. Das kann ich gar nicht so richtig sagen. Jetzt hatten wir eine Kooperation mit [REDACTED] Das lief wirklich gut. Das Problem ist da einfach nur, dass die Versicherung keine Gewinne groß einstreichen kann aus solchen Projekten. Und auf der anderen Seite aber sehr, sehr hohe Versicherungskosten hatte für ihr Auto. Also da haben wir wirklich verhandelt, kooperiert. Und so mussten wir das jetzt auch erst mal begeben. Also es gibt schon Versuche, aber das kann ich jetzt auch nicht mit Vollpower umsetzen in [REDACTED] weil wir auch in [REDACTED] sind. | Kooperation mit NV-Versicherung, welche aber wieder aufgelöst werden musste, da die Versicherungskosten zu hoch waren | eingeschränkte Ressourcen | Personal und Know-How |

| | | | | |
|----|--|---|---------------------------------|------------------------------|
| B1 | Also das ist auch was, wo es an unseren Kapazitäten noch ein bisschen hapert, weil es ist nicht unser Geschäft im Prinzip ist, ist einfach ein Projekt. Wenn wir, also wir könnten es ausweiten, das wäre im Sinne der Nachhaltigkeit und der steigenden Mobilität im ländlichen Raum auch alles tippitoppi, aber es müssen natürlich auch gerade die Manpower vorhanden sein | Kapazitäten sind nicht vorhanden, um das Projekt weiter zu fördern in der Region | personalle Kapazitäten | Personal und Know-How |
| B1 | Also natürlich ist es auch immer, wie gesagt, Wir sind keine klassische Autovermietung und auch kein Verein, der sich zum Carsharing gegründet hat oder so. Da mussten auch erstmal die Kollegen am Hafen, die Hafenmitarbeiter, entsprechend eingelernt und überzeugt werden. Denn, wie gesagt, ich bin hier auf der Insel, ich mache das Ganze Administrative. Vor Ort, die Betreuung der Autos und die Ausgabe der Schlüssel und sowas, das müssen die Kollegen rufen. Also diese Verbindung und die Zusammenarbeit und das ganze Interne. Intern muss das Projekt natürlich erst mal gestellt werden, gestemmt werden. Die haben jetzt jetzt auch nicht so, dass die da stundenlang sitzen und denken, oh super, dann können wir jetzt nochmal ein kleines Carsharing eröffnen. Die sind auch gut ausgelastet. | Carsharing-Projekt ist ein Teil des Aufgabenbereiches und nicht Hauptbestandteil der Tätigkeit. Viele kleine Teilaufgaben, um das Projekt ins Rollen zu bringen | keine hauptberufliche Tätigkeit | Personal und Know-How |

| | | | | |
|----|---|---|---|------------------------------|
| B1 | <p>Die allergrößte Hürde ist die Aufstellung der Ladesäulen am Hafen gewesen. Denn das ist eben, also wir wollten dann, die Autos sollten direkt am Hafengebäude stehen, da hast du einen Parkplatz, wo wir Parkplätze mieten können und das ist aber vor dem Deich und vor dem Deich Ladesäulen aufzubauen, also das muss man jetzt auch nicht der Superelektriker sein, das ist durchaus nicht so einfach und da die Erlaubnisse und Genehmigungen zu bekommen und dann eben auch hochwassergeschützt das aufzustellen oder eben diese Entscheidung auch zu treffen und tatsächlich muss ich das glaube ich sagen weil es wirklich eine Katastrophe war auch wie der Support und die Zusammenarbeit mit der [REDACTED] also [REDACTED] hier als unser Partner, das waren schon große Runden. Also auch als wir jetzt die Flotte auf drei Autos ausgeweitet haben, brauchten wir eine zweite Ladestehle und eine dritte Wallbox dran. Da haben wir ein ganzes Jahr darauf gewartet. Man braucht eben auch Partner, die funktionieren. Und ja, ich weiß nicht, wie es in [REDACTED] ist, hier [REDACTED] ist nicht mein Freund. Das sind tatsächlich die größten Hürden gewesen</p> | Aufstellung der Ladesäulen am Hafen, Schwierigkeit aufgrund der Lage am Deich. Probleme in der Zusammenarbeit mit Energieversorgungsunternehmen | Genehmigungsprobleme, Probleme mit Kooperationsfirmen | Kooperationen |
| B5 | <p>Ich hatte da zu dem Zeitpunkt noch keine Ahnung davon, hab mich dann aber da reingekniet und hab das einfach, ja man muss schon sagen, wirklich zu meiner Aufgabe gemacht und die Stadt selber war dann auch froh</p> | | fehlendes Know-How zur Umsetzung | Personal und Know-How |
| B5 | <p>Das heißt man braucht Partner und wir haben dann als Partner die [REDACTED] gefunden, die sowieso als Energieversorger im Stadtgebiet ist und die auch die Stadt [REDACTED] mit Carsharing-Fahrzeugen versorgt hatte.</p> | [REDACTED] als Partner für die Versorgung mit E-Autos | zwingende Notwendigkeit an Kooperationen | Kooperationen |

| | | | | |
|----|---|--|--|---------------------------|
| B5 | <p>Gut, eine zweite Herausforderung war, die es aber jetzt, sagen wir mal, hinter uns gelassen ist, die Digitalisierung. Also einmal haben wir uns von vornherein entschieden, keine telefonischen Buchungen noch zusätzlich zu ermöglichen. Wir haben gesagt, man muss über ein Handy das machen oder über eine App, wobei die Linienfahrten kann man nur über ein Handy buchen. Man muss registriert sein, muss seine Führerscheindaten hinterlegt haben, die muss man jedes halbe Jahr neu validieren. Das war so auch wieder eine Hemmschwelle, aber das haben wir dann auch mit älteren Mitgliedern der Bevölkerung hingekriegt</p> | <p>Buchungen sollen nur digital über eine App vorgenommen werden. Führerscheindaten müssen immer hinterlegt sein und validiert werden, welches Hemmnisse bei bestimmten Zielgruppen auslöste</p> | digitalisierte Buchung | Infrastruktur und Verkehr |
| B5 | <p>Aber die Digitalisierung und diese Schnittstellen-App zu programmieren, das war nicht so ganz einfach, weil sie kennen Apps von Carsharern und sie kennen vermutlich ÖPNV-Apps für Nahverkehrsverbindungen. Und diese beiden Welten mussten wir zusammenbringen. Das heißt, sie fangen also an in einer ÖPNV-App, buchen eine [REDACTED]-Verbindung, und dann sagen sie „okay, jetzt möchte ich an dem Tag, möchte ich diese Verbindung zu der Uhrzeit fahren“ und dann sagen sie „buchen“. Und dann kommt quasi über einen Link ein Absprung zur Seite des Carsharers. Weil ab dann, also ein Bahnticket, können Sie ja eigentlich anonym kaufen, wir wissen auch den Bezahlprozess, aber dann müssen Sie personalisiert sein, auch Sie müssen halt eben registriert sein, das ist im Vorfeld erforderlich, denn wir müssen ja wissen, haben Sie einen gültigen Führerschein und wer nimmt jetzt da ein Auto?</p> | <p>digitale Verknüpfung der ÖPNV-Apps mit der Seite des [REDACTED]. Anonymität ist zunächst gegeben beim Kauf des Bahntickets, aber für die Buchung des Carsharing-Autos müssen personalisierte Daten angegeben werden</p> | Schnittstellenverbindung ÖPNV und Carsharing | Infrastruktur und Verkehr |
| B5 | <p>Ich will die Mobilitätswende, ich will die Bevölkerung weg vom Auto auf den ÖPNV bringen, dann ist das für meine Sicht ein wirtschaftlich sinnvoller Weg, der nicht zu teuer ist, wenn ich so ein Modell halt eben weiter fortsetzen kann und eigentlich auch, so hatte ich das an, wird alternativlos, denn andere Möglichkeiten gibt es einfach nicht zu wirtschaftlichen Rahmenbedingungen</p> | <p>Carsharing-Modell sollte weitergeführt werden. Keine andere wirtschaftliche Alternative</p> | Alternativen im ländlichen Raum | Infrastruktur und Verkehr |

| | | | | |
|-----------|--|---|---|----------------------------------|
| B5 | Da wird man vielleicht noch irgendwo eine Linie dann zusätzlich da reinkriegen aber das wird dann bleiben genau die Siedlung die jetzt vielfach Nutzer sind ja die werden dann wieder vom ÖPNV abgehängt. Was werden sie machen, also werden sie wieder irgendwie ein Auto kaufen. | ÖPNV kann bestimmte Regionen nicht abdecken, Kauf eines privaten PKWs wird | Isolation von bestimmten Regionen vom ÖPNV, wenn neue Mobilitätslösungen wie Carsharing nicht integriert werden | Infrastruktur und Verkehr |
| B3 | also car sharing, free floating car sharing funktioniert halt nur dort, wo du auch andere Alternativen hast. Andere Alternativen heißt andere Mobilitätsanbindungen, weil wir jetzt Backbone ist immer Busbahn, U-Bahn, Straßenbahn, was auch immer und Carsharing ergänzt halt diese Art der Mobilität. Du wirst dich jetzt nie komplett alle Wege mit einem Carsharing abbilden, das ist halt gar nicht das Ziel, sondern es soll halt quasi so in Peaks helfen und deswegen ist halt auch so ein Free Floating Carsharing nicht sinnvoll in Gegenden, wo nichts ist. Das ist halt die Annahme oder der Wunsch, weil die Leute sagen dann so, hä, hier bei uns, da fährt nicht mal die Bahn und der Bus fährt irgendwie auch nur fünfmal am Tag und kommt mal hierher, aber dort würde es halt auch nicht, also da würde es halt so in der Art nicht funktionieren | Free-Floating-Carsharing nur an Knotenpunkten des ÖPNVs, Carsharing nur als Unterstützung bei hohem Verkehrsaufkommen | Ergänzung bei hohem Verkehrsaufkommen | Infrastruktur und Verkehr |
| B3 | Wir müssen ja dafür sorgen, dass die Fahrzeuge gereinigt werden, dass sie geladen sind, dass sie funktionieren, TÜV haben, all diese Sachen. Und dafür braucht es ja irgendwie einfach Menschen. Und wenn dann [REDACTED] irgendwie alleinstehend wäre, wäre das halt einfach irgendwie gar nicht abbildbar effizient und ökonomisch. Und deswegen, das funktioniert dann halt im Zusammenspiel mit größeren Städten, wo man dann halt einfach das Personal hat und die das dann mitmachen. Das ist halt noch so ein Thema | Wartung und Versorgung der Fahrzeuge in ländlichen Regionen nicht umsetzbar und ökonomisch, nur im Zusammenspiel mit größeren Städten | kein Personal für Wartung/Versorgung der Fahrzeuge | Personal und Know-How |

| | | | | |
|----|---|--|---------------------------------------|-------------------------------------|
| B2 | <p>Es gab tatsächlich ein paar kleine technische Probleme, dass wir lernen mussten. Es wurde uns immer gesagt, bei den Ladesteckern, das ist alles genormt. Ja, stimmt. Was man uns damals nicht erzählt hat, dass es unterschiedliche Normen gab, das hat sich inzwischen aber geändert. Für die Versicherung war es anfangs schwierig. Die wussten nicht, wie versichert man so ein Auto. Wechselnde Fahrer, E-Fahrzeug, wusste keiner. Das war so ein bisschen der Übungseffekt. Und was für alle Beteiligten neu war, wir müssen mit dem Auto jedes Jahr zum TÜV. Normalerweise, wenn man ein neues Auto kauft, muss man da das erste Mal nach drei Jahren und anschließend alle zwei Jahre. Aber dadurch, dass wir ja in dem Konzept ständig wechselnde Fahrer haben, muss das Auto jedes Jahr zum TÜV</p> | <p>Verschiedene Normen der Ladestecker und Versicherung wusste nicht, wie man ein Carsharing-Auto versichert. Jährliche TÜV-Prüfung, da regelmäßig wechselnde Fahrer</p> | <p>Aufbauprobleme des Carsharings</p> | <p>Personal und Know-How</p> |
| B2 | <p>Eigentlich nicht. Also wir hatten mal auch so eine Idee, dass wir mit älteren Leuten aus dem Dorf, die vielleicht lange nicht mehr, weil sie nicht mehr so mobil sind, nicht mehr aus dem Dorf rausgekommen sind, einfach um mal nach [REDACTED] zu fahren oder mal einfach eine Tour durch den Landkreis zu machen. Das wird nicht in dem Maße angenommen, wie wir das erwartet haben. Da brauchen wir natürlich dann auch wieder ehrenamtliche Fahrer. Letztendlich bin ich dann auch wieder der Einzige. Aber gut, das ist dann halt so</p> | <p>Bedarf an ehrenamtlichen Fahrern, um bestimmte ältere Menschen zu Aktivitäten zu fahren</p> | <p>Ehrenamtliches Engagement</p> | <p>Personal und Know-How</p> |
| B4 | <p>Und das muss eben erstmal auch in diesen ländlichen Räumen, da ist das natürlich viel seltener der Fall, weil die Dichte einfach nicht da ist. Da sind es viel weniger Leute. Deshalb braucht es dann mindestens eine Handvoll oder Dutzend Leute, die sagen, ja wir sind jetzt bereit einzusteigen und das von Anfang an. Und das ist eben häufig nicht gegeben. In der Regel muss man das Angebot erstmal platzieren, finanzieren, auch wenn es noch keine Nachfrage da ist und dann kommt das Angebot nach und nach. Aber wie gesagt, das zieht sich schnell im ländlichen Raum kann sich das locker fünf Jahre hinziehen</p> | <p>Carsharing-Angebot muss erstmal vorfinanziert und platziert werden. Es bedarf einer längeren Zeit bis das Angebot angenommen wird</p> | <p>hohe Anlaufzeit</p> | <p>Sonstige</p> |

| | | | | |
|-------------------------------------|--|--|--|----------------------------------|
| B4 | Die hatten mal zwölf Autos, sind jetzt im Moment nur noch bei sechs. Es sind ein paar unglückliche Umstände, aber die haben ganz viel ehrenamtlich gemacht und hatten aber zum Beispiel kein professionelles Forderungsmanagement oder so was, ausstehende Zahlungen, fünfstelliger Größenordnung oder ein Schadenmanagement und das können die sich alles gar nicht leisten, was sich eine Organisation wie wir leistet. Wir haben sozusagen Mitarbeiter:innen, die spezialisiert sind auf Schadenbearbeitung oder Kundenbetreuung oder Technik und das machen dort alles Leute nebenbei, neben ihrem Hauptjob. Und das ist das Problem. Das machen sie in der Regel nicht so professionell, sondern so gut sie es eben können und wissen. Und das führt dann dazu, dass, wenn sie Pech haben, die falschen Leute bei ihnen aufschlagen | ehrenamtliche Angestellte der Carsharing-Initiative können nicht alle Aufgaben stemmen. Professionelle Carsharing-Anbieter sind strukturell besser aufgebaut | fehlende Professionalität und Know-How im operativen Betrieb | Personal und Know-How |
| B4 | Und das haben die ehrenamtlichen kleinen Vereine mit ein, zwei, drei Autos, die können sich gar keinen professionellen Betreuer leisten dafür. Das ist schon mal ein Kernproblem | | keine Mittel für professionelle Betreuer | Personal und Know-How |
| B4 | Sobald sie drei bis fünfmal die Woche ein Auto brauchen, sind sie kein Carsharing-Kunde mehr. Das findet man auf dem Land natürlich seltener, denn die wenigsten Arbeitsplätze sind direkt vor Ort auf dem Land. Die meisten Leute müssen ein- oder auspendeln und da gibt es wenig große Betriebe oder so, oder Arbeitsmöglichkeiten. | Arbeitsplätze sind oftmals weiter entfernt in ländlichen Regionen. Pendelwege können nicht mit dem Carsharing-Angebot realisiert werden | Entfernung zu Arbeitsplätzen | Infrastruktur und Verkehr |
| politische Herausforderungen | | | | |

| | | | | |
|------------------|--|--|---|------------------------------------|
| <p>B6</p> | <p>Ein ganz wichtiger weiterer politischer Beschluss war ein Kreistagsbeschluss in 2016, der besagt, dass die Kreisverwaltung mit ihrem eigenen Fuhrpark bis zum Jahr 2026, das ist ja jetzt schon nächstes Jahr, schrittweise ihren Fuhrpark zu 50 Prozent auf Elektromobilität umstellen wollen. Also ich kann schon mal vorwegnehmen, das haben sie mit [REDACTED] schon erreicht. Schon als wir begonnen haben in 2019 mit [REDACTED] und dort schon eine Menge Fahrzeuge ersetzt haben, mit Elektrofahrzeugen, konnten sie dieses Ziel relativ schnell erreichen, also durch die Nutzung von [REDACTED]. Aber das so, die zwei wichtigsten Faktoren als politischer Rahmen, die das überhaupt erst möglich gemacht haben, hier so einen Betrieb auf die Beine zu stellen. Und was im Vergleich zu anderen Kommunen oder Landkreisen im ländlichen Raum, da fehlt es an dieser Grundlage, die überhaupt handlungsfähig macht</p> | <p>Politischer Beschluss zur Umstellung des Fuhrparks des Landkreises auf 50% Elektromobilität und verfrühte Zielerreichung durch das Carsharing-Konzept [REDACTED]</p> | <p>politischer Wille</p> | <p>Politische Teilnahme</p> |
| <p>B6</p> | <p>Ich würde schon sagen, dass das eher aus der Politik kam. Ich sage mal, auch ein sehr engagierter Landrat. Und ich sage mal, wenn die Spitze schon in diese Richtung denkt, dann kann das natürlich auch nach unten gehen und mit solchen Beschlüssen oder einer solchen Strategie eine gute Basis schaffen. Da wurde jetzt nicht eine Umfrage gemacht und gesagt, wie wäre es denn mit einem Carsharing unter den BürgerInnen, sondern das kam wirklich von oben. Also das waren Aktionen zur damaligen Zeit, die schon sehr grün gedacht haben. So würde ich es jetzt mal ausdrücken. Und das würde ich als Glück bezeichnen, weil man im Vergleich zu anderen Regionen, kann ich heute sagen, fehlt es daran.</p> | <p>hängt mit dem Engagement in höheren politischen Kreisen zusammen, die das Carsharing-Projekt mit Beschlüssen vorantreiben. Politiker in anderen Regionen zeigen diesen Willen nicht</p> | <p>Abhängigkeit von politischer Zielsetzung</p> | <p>Politische Teilnahme</p> |

| | | | | |
|------------------|--|--|--|-------------------------|
| <p>B6</p> | <p>Klar, man hatte Fördermittel mit an die Hand und das war auch sehr gut. Aber auch da muss man sich ja kümmern und einen gewissen Erfahrungssatz mitbringen. Aber wir führen jetzt hier einen Betrieb durch. Also nur weil das alles stand, heißt ja nicht, dass wir dann sofort Geld einnehmen, um den Betrieb weiter fortzuführen. Also finanziell braucht es da auch Unterstützung. Also ich sage mal auch für andere, die diesen Weg gehen wollen, braucht sich nicht nur so eine Anfangsinvestitionsförderung, sondern auch vielleicht mal begleitend für die ersten zwei Jahre also so schnell etabliert sich ja auch nichts neues wie gesagt da sind so viele Vorbehalte und Meinungen herrschen dort. Es fängt auch schon an mit „wie ihr wollt Elektrofahrzeuge auf die auf die Straße stelle? Habt ihr mal an die Ressourcen gedacht die dort ja für gebraucht werden?“, also ich spreche jetzt Lithium-Ion Batterien oder so. Also solche Gespräche führt man dann auch auf dem Stadtfest, um sich dort zu begründen, wo ich sage: „Wir fahren es so, wenn du es nutzen möchtest, gerne, wenn nicht, dann nicht.“ Also wenn du da deine Meinung zu hast, dann ist auch nicht die Lösung für alles</p> | <p>finanzielle Unterstützung durch Anfangsinvestitionsförderung und begleitende Förderung für ein bis zwei Jahre</p> | <p>Investitionsförderung</p> | <p>Förderung</p> |
| <p>B6</p> | <p>Die müssen dann erledigt sein aus ganz viel Papierkram, um ich sag mal ein Euro zu erhalten und man kann auch da ein bisschen von Glück sprechen, dass es in unserer Anfangszeit so viele Förderungen gab. Jetzt im Vergleich zu heute, heute gibt es nichts mehr. Also wo mal ein Elektrofahrzeug gefördert wird,</p> | | <p>Abbau der verfügbaren Förderungen</p> | <p>Förderung</p> |

| | | | | |
|-----------|---|--|--|------------------|
| B6 | Also, es war anstrengend Fördermittel zu beantragen und dann, ich sag mal, eine gewisse Summe zu erhalten. Dafür, was man da gemacht hat, war es dann doch wenig. Und dann wird es ja auch so streng überwacht und man muss alles offenlegen. Und ich habe da jetzt den Förderaufkleber noch mit draufgebracht. Also ein ganz schön anstrengender Prozess. Genau, was ich sagen wollte, heute gibt es keine Förderung hinsichtlich Elektrofahrzeuge oder Ladeinfrastruktur, während es in der Zeit 2018, 2019 schon sehr on woke war, sag ich mal, oder. Und ja, dann muss jeder gucken, wo er dann das Geld hernimmt, ne? Also ohne so eine Anschubfinanzierung, wenn man nicht gerade das Lotto gewonnen hat und es da einsetzen möchte, ist es schwer. Also, weil alles Geld kostet und man erstmal gar keine, man kann gar nicht so richtig abschätzen, wie die Nutzung wird. | Fördermittel zwingend notwendig, aber oftmals zu gering für den betriebenen Aufwand. Abbau der Förderung hinsichtlich E-Fahrzeugen | hoher Aufwand zum Erhalt der Fördermittel | Förderung |
| B6 | Die Wiederaufnahme dieser Förderung wäre meines Erachtens ein großer Punkt, um das anzuschieben. Dann natürlich diese politische Grundlage schaffen, sodass es von oben in diese Richtung denkend geschubst wird. | | Wiederaufnahme von ausgelaufenen Förderungen/politische Bestimmtheit | Förderung |
| B5 | Der Teufel steckt dann im Detail und wenn man dann Geld haben will, dann wird das sehr aufwendig und schwierig. Auch das war dann so eine meiner ersten administrativen Aufgaben, eben die ganzen Förderanträge, Projektskizzen, Projektpläne, wie gesagt, das braucht man alles, um eben Fördermittel zu bekommen. | hoher Aufwand für Förderanträge | Förderanträge | Förderung |

| | | | | |
|------------------|---|---|--|------------------------------------|
| <p>B3</p> | <p>Und genau, es ist halt auch in [REDACTED] in [REDACTED] das glaube ich sogar auch, da hatten wir das auch. Also die lokalen Händler, glaube ich, die hatten sich dann da so zusammengetan und dann so auch so ein Foto zusammen posiert für die [REDACTED] Zeitung. Die sich dann halt auch beschwert haben, weil dann da halt so zwei Carsharing-Parkplätze ins Leben gerufen wurden und dann waren sie so: „Die nehmen uns die Kunden weg, denn unsere Kunden können ja jetzt da nicht mehr parken. Aber dass die Kunden vielleicht auch mit einem [REDACTED] kommen könnten, war gar nicht bewusst. Ich würde sagen, dass es einfach auch ein bisschen von der Bevölkerung abhängt. Also auch so ein bisschen, wie gut wird es angenommen. Das dauert halt auch irgendwie ein bisschen seine Zeit manchmal. Wie wird es auch politisch gefördert, wie sehr steht halt irgendwie die Stadt und Politik dahinter.</p> | <p>politische Aufklärungsarbeit nicht ausreichend genug, weshalb Beschwerden aus der Bevölkerung aufkamen</p> | <p>Politische Aufklärungsarbeit</p> | <p>Politische Teilnahme</p> |
| <p>B3</p> | <p>Jede Stadt und Kommune sieht es anders, aber viele von diesen kleinen Kommunen waren dann schon progressiv und dann gab es halt so dieses klassische Willkommensfoto, wir zusammen von den [REDACTED] und dann wurde das da halt in dem lokalen Blatt abgebildet. Eigentlich auch positiv, aber sowas ist halt auch extrem wichtig, so dass, und dass auch wenn dann Beschwerden reinkommen von Kundinnen, die melden sich ja dann bei uns vielleicht, aber die melden sich dann ja auch bei ihrem Regionalpolitiker. Dass da dann halt irgendwie auch ein bisschen so eine Verteidigung stattfindet, oder eine Erklärung, oder nicht nur die Beschwerden kommentarlos weiterleiten, sondern auch einfach eine Sensibilität dafür haben</p> | <p>progressive Zusammenarbeit zwischen Carsharing-Unternehmen und Politik</p> | <p>Unterstützung aus der Politik im Beschwerdemanagement</p> | <p>Politische Teilnahme</p> |

| | | | | |
|------------------|--|---|---------------------------------|------------------------------------|
| <p>B3</p> | <p>Und ich glaube ein großes Thema ist dann auch noch dieses Mobilitätsdatengesetz, also irgendwie das ganze Thema Daten. Wie geht man damit in Zukunft um? Es gab halt jetzt irgendwie einen neuen Vorschlag oder halt ein Gesetz, was irgendwie so fast schon durch war, wogegen die Anbieter aber alle waren. Also dass man die Idee war, dass alle Daten dann einfach so open-source-mäßig zur Verfügung gestellt werden und dann haben sich relativ alle gefühlt dagegen gestellt, weil wir halt gesagt haben, also ja, wir verstehen schon, dass man irgendwie gewisse Daten teilt, das machen wir auch mit den Stimmen generell, aber jetzt einfach unsere Daten open-source-mäßig für alle, für jeden zur Verfügung zu stellen, ist halt auch extrem gefährlich, weil das einfach den Wettbewerb krass schaden könnte. Wenn dann jetzt einfach, ich meine wir sind nun schon relativ groß, aber wäre das zu einem anderen Zeitpunkt gekommen, hätte man einfach ganz schnell sehen können: „ach guck mal, da läuft es nicht so gut, da läuft es besonders gut“ ja gut, dann gehen wir da jetzt erstmal nur rein mit den Fahrzeugen, weil die schon ja auch, und samstags machen wir immer zwei Cent günstiger als die, weil, und so, also da kannst du dann ganz viel abgucken und das halt, also Wettbewerb ja, aber halt nicht auf so mit so einer Basis. Also Daten, mal gucken wie sich das entwickelt und ja also generell wird sich irgendwie so technisch wird's da glaube ich auch noch viel geben irgendwie einfach dann also ganz zukunfts-mäßig</p> | <p>Mobilitätsdatengesetz kann zur Wettbewerbsverzerrung führen</p> | <p>politische Zielsetzungen</p> | <p>Politische Teilnahme</p> |
| <p>B2</p> | <p>Wir mussten tatsächlich kein Geld in die Hand nehmen. Das war aber auch gut so, weil hätten wir es als Verein tragen müssen, hätten wir es nach einem halben Jahr einstampfen müssen. Weil letztendlich bei den Beträgen, die wir dafür nehmen, das ist nicht finanzierbar. Das geht nicht. Das geht nicht ohne öffentliche Förderung. Keine Chance.</p> | <p>ohne öffentliche Förderung keine Möglichkeit zum Erhalt des Carsharing-Projektes</p> | <p>öffentliche Förderung</p> | <p>Förderung</p> |

| | | | | |
|-----------|---|--|--|-----------------------------|
| B4 | Die ist natürlich mit höheren Investitionen verbunden, weil die Autos in der Infrastruktur selbst (unverständlich) werden müssen. Was ist gerade für kleine Anbieter, wenn wir den Bezug zum ländlichen Raum herstellen, eine große Herausforderung. Wenn die Ladeinfrastruktur nicht gefördert wird durch Land oder die Stadt oder Stromanbieter oder ähnliches, dann ist das recht teuer. Das ist schon mal eine große Herausforderung. | hohe Investitionen in Infrastruktur, muss von einer Institution gefördert werden | Hohe Investitionskosten in Infrastruktur | Politische Teilnahme |
| B4 | Aber wir haben Anfragen gekriegt von der Stadt [REDACTED] oder auch von [REDACTED] ob wir nicht dort auch Carsharing anbieten können. Haben wir gesagt, ja grundsätzlich schon, nur wir brauchen eine vernünftige Auslastung. Das heißt, die Kommune selbst muss sich schon mal verpflichten, die zu nutzen und sie haben uns eine Auslastungsgarantie gegeben oder eine Umsatzgarantie. | Kommune muss sich verpflichten zur Auslastung des Carsharings beizutragen | Auslastungsgarantie | Politische Teilnahme |

| | | | | |
|----|---|--|-----------------------------|-----------------------------|
| B4 | <p>Ja, wir brauchen natürlich, ganz zentral für uns sind ja Stellplätze, dass wir an den geeigneten Stellen Stellplätze haben und Ladeinfrastrukturen nutzen können. Und das braucht natürlich in der Regel eine politische Unterstützung. Das muss gewollt sein. Also man merkt das schon. ■■■ ist beispielsweise eine sehr aktive Stadtverwaltung. Die fordert uns tatsächlich auch, die wollen. Die haben einen Masterplan 100% Klimaschutz und darin ist Carsharing fest verankert. Das gibt es in diesem Umfang so in ■■■■ beispielsweise nicht. Deshalb ist ■■■ in den letzten Jahren immer 50% stärker gewachsen als ■■■■. Das gilt natürlich auch für kleinere Städte. Wenn, wie in ■■■ der Bürgermeister jetzt sagt, ich will hier ein professionelles Parkflächenmanagement einführen, dadurch spare ich Kosten. Dazu gehört aber auch, dass ich den Leuten eine Alternative biete. Und der steht dahinter und weist seine Verwaltung auch an. Eure Dienstfahrten macht ihr nicht mehr mit eigenen Pkw, sondern eben mit Carsharing. Das ist nicht immer beliebt. Also bei den Beschäftigten, viele nehmen das als nettes Beibrot, wenn sie ihren eigenen Pkw nutzen können. Im eigenen Auto haben sie natürlich alles, was sie brauchen.</p> | Anweisung zur Carsharing-Nutzung der Mitarbeiter von öffentlichen Institutionen durch den Bürgermeister. | aktive politische Teilnahme | Politische Teilnahme |
| B4 | <p>Und den Nutzen für die Allgemeinheit sehen viele denn nicht. Auch manche Kommunalpolitiker nicht. Das hatte ich auch lange. In ■■■ hatte ich auch lange Widerstände von den konservativen Parteien, die gesagt haben, warum soll Carsharing privilegiert werden? Ich sage, ja genau, weil wir eben ein Teil des Parkraummanagements sind. Weil wir eben Stellplatzflächen frei machen. Denn im Durchschnitt bei uns ist es so, ein Auto entlastet den Parkraum von 8 privaten PKW</p> | Unverständnis gegenüber Carsharing-Projekt in der Politik | politischer Widerstand | Politische Teilnahme |

| | | | | |
|---------------------------------------|--|--|---|-----------------------------|
| B4 | Und das überzeugt einige, auch die, die ein bisschen mehr nachdenken. Aber andere interessiert das nicht. Was habe ich denn davon so ungefähr? Die sehen nur ihren Nachteil vor Ort. Da muss man gegen halten als Kommunalpolitiker. Da muss man sagen, das ist aber eine Entscheidung. Wir wollen hier Klimaschutz fördern, Umweltschutz fördern. Und wir wollen eine geringere Nutzung, Autonutzung. Manche finden das ja nachteilig, denn wenn weniger Autos benötigt werden, dann werden ja auch weniger Autos gekauft. Das ist ja ein vermeintlicher Nachteil für die Wirtschaft | nachteilige Sicht auf den Nutzen von Carsharing in der Kommunalpolitik | Skepsis in der Politik | Politische Teilnahme |
| B4 | Einfach politische Regulierung und Rahmenbedingungen, dass alle Hersteller dazu verpflichtet sind. Bis hin zum Alkoholtest, dass man einmal die Atemluft und einmal rein blasen muss in so ein Ding, damit überhaupt die Zündung freigeschaltet wird. Wäre auch denkbar. Das wäre nicht nur fürs Carsharing, das wäre insgesamt natürlich so, dass das verpflichtend ist. Oder ohne gültigen Führerschein, wenn das elektronisch gesichert ist. Sein Führerschein muss sozusagen immer aktuell freigeschaltet sein und nicht entzogen. Bisher kann man ja weiterfahren. Wenn man nicht kontrolliert wird, merkt es ja keiner. Also es gibt ja Leute, die den Führerschein verloren haben und fahren trotzdem. Das sind auch Dinge, die, wenn denn was passiert, ist natürlich auch besonders schwierig. Also es ist vieles in Richtung Überwachung natürlich und Kontrolle, aber die Sicherheit wird das wesentlich verbessern | Schaffung von politischen Rahmenbedingungen zur Einführung von Alkoholtests bevor die Fahrt gestartet werden kann und zur elektronischen Freischaltung des Führerscheins, so dass ohne diesen kein Zugang zum Fahrzeug gewährleistet werden kann | politische Regulierung zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr | Politische Teilnahme |
| individuelle Herausforderungen | | | | |

| | | | | |
|------------------|---|--|--|-----------------------|
| <p>B6</p> | <p>Und man muss sich vorstellen, man arbeitet dann dort mit Mitarbeitenden der Kreisverwaltung, die dort vielleicht schon seit 30 Jahren arbeiten. Dann kommt man da als junge Frau an, damals war ich 25, Und dann erzählt man auf einmal, wie jetzt so Dienstfahrten mit so einem neuen Auto und einer Buchungsplattform und, und, und jetzt zu machen sind, da stößt man erst mal auf Gegenwind. Also, „nee, das ist, das verstehen wir nicht. Das ist zu kompliziert. Ich habe Angst, mich in ein Elektroauto zu setzen.“ Also auch da Vorbehalte. „Elektroauto, wenn das brennt?“ Also ganz komische Gedanken, das sind natürlich ernstzunehmende Gedanken, wo wir einfach mitgenommen haben „ey, wir müssen hier erstmal ganz viel erklären und etwas Neues einführen.“ Und entsprechend die Struktur dafür auch erstmal schaffen. Also hin von, ich fülle einen Zettel aus und beantrage mir ein Dienstauto. Nein. Und hole mir dann irgendwo den Schlüssel ab. Nee, das machen wir jetzt alles digital. Ihr hab da eure Buchungsplattform, da könnt ihr euch das reservieren. Der Autoschlüssel ist im Auto. Und dann geht's ab. Das möchte ich nur mal an der Stelle als Herausforderung aufzählen. Es hat auch dabei schon angefangen, dass die Mitarbeitenden gar kein Handy haben oder kein Diensthandy haben. Also die App-Variante, für die erstmal gar nicht infrage kam, worauf wir erstmal noch Plastikkarten, RFID-Karten bereitstellen mussten, damit die so über den RFID-Kartenleser am Fahrzeug zum Trip zum Fahrzeug erhalten. Also rein auch technischer Natur fing es da in den Kinderschuhen an. Also heute läuft es natürlich, aber das möchte ich jetzt mal so für den Anfang festhalten, wie schwer es dann doch war, also so was Neues, aber doch Cooles und Funktionierendes auf die Beine zu stellen.</p> | <p>Vorbehalte und Skepsis gegenüber neuartiger Technologie und der Nutzung von Elektroautos. Gegenwind in Bezug auf die Nutzung der Fahrzeuge über eine Buchungsplattform, da manche Mitarbeiter kein Diensthandy besitzen. Alternative Lösungen, wie RFID-Karten mussten folgen</p> | <p>Skepsis gegenüber E-Mobilität / Gewohnheiten in der Nutzung der Dienstfahrzeuge</p> | <p>Skepsis</p> |
|------------------|---|--|--|-----------------------|

| | | | | |
|------------------|--|---|--|------------------------|
| <p>B6</p> | <p>Und ich sage mal so, es geht bei den Privaten auch ein bisschen, nicht ein bisschen, es geht oft auch um den Preis. Also kann ich mir das eigene Zweitauto vielleicht noch leisten. Bei den heutigen Preissteigerungen, sage ich mal. Weil ich fahre damit vielleicht eh nur einmal zur Apotheke und einmal zum Einkaufen in der Woche. Also brauche ich das überhaupt? Dann vergleiche, was gibt es für andere Angebote. Kann ich auf den Bus setzen oder brauche ich wirklich ein Fahrzeug? Wie sieht es mit anderen Fahrzeugvermietungen aus Taxi, keine Ahnung. Also ja, der Bedarf ist halt total unterschiedlich, also mal nutzt eine Familie das drei Monate und dann drei Jahre wieder nicht. Also das ist, ich weiß nicht, ob ich jetzt Ihre Fragen damit gut beantworten kann.</p> | <p>private Abwägung, ob man sich ein Zweitauto leisten kann und ob es dem Nutzen gerecht wird</p> | <p>Abwägung bei der Kaufentscheidung</p> | <p>Sonstige</p> |
| <p>B6</p> | <p>Ja, also wie gesagt, gab es ja schon, also durch unseren Partner und wir haben einfach unser Design aufgepackt. Aber ja, am Anfang gab es da schon Probleme hinsichtlich der erwähnten Situation, wir haben kein Diensthandy und wir wollen nicht unser privates Handy dafür nutzen. Ist ja auch okay. Wodurch wir nochmal den Ansatz gehen mussten, es braucht eine zweite Variante, um Zugang zum Fahrzeug zu haben und das haben wir halt mit diesen RFID-Karten gemacht, die man dann an einen Kartenleser vorne an der Frontscheibe hält und so dann Zugang zum vorher gebuchten Fahrzeug am PC erhält. Also über eine Plastikkarte hat man halt gar keinerlei weiterer Funktionen und die App bietet sich halt an, erstmal Schäden melden oder zu überprüfen bei Fahrtantritt. Man kann nochmal Ladestationen einnehmen, man kann den Sauberkeitszustand des Fahrzeugs melden</p> | <p>Kein Diensthandy bei den Angestellten. RFID-Karten als zweite Variante war erforderlich. Über diese können aber andere Funktionen, wie die Meldung von Schäden, nicht gewährleistet werden oder Infos über Ladesäulen erlangt werden</p> | <p>Besitz eines Diensthandy</p> | <p>Sonstige</p> |

| | | | | |
|----|--|--|--|----------------------------|
| B6 | <p>wie gesagt da sind so viele Vorbehalte und Meinungen herrschen dort. Es fängt auch schon an mit „wie ihr wollt Elektrofahrzeuge auf die auf die Straße stelle? Habt ihr mal an die Ressourcen gedacht die dort ja für gebraucht werden?“, also ich spreche jetzt Lithium-Ion Batterien oder so. Also solche Gespräche führt man dann auch auf dem Stadtfest, um sich dort zu begründen, wo ich sage: „Wir fahren es so, wenn du es nutzen möchtest, gerne, wenn nicht, dann nicht.“ Also wenn du da deine Meinung zu hast, dann ist auch nicht die Lösung für alles.</p> | <p>Vorbehalten gegenüber Elektrofahrzeugen, aufgrund der Lithium-Ion-Batterien beispielsweise. Gespräche auf Stadtfest mit Anwohnern</p> | <p>Bedenken gegenüber dem Ressourcenverbrauch beim Carsharing mit E-Fahrzeugen</p> | <p>Skepsis</p> |
| B1 | <p>Und selbst da war es wieder nicht so einfach, weil wir sind ja sehr ostfriesisch hier geprägt. Und das ist dann was Neues. Und alleine der Einstieg ins E-Auto, das kriege ich auch jetzt immer mal wieder mit, denn bei Gesprächen von Insulanern sagt der eine: „Oh Mensch, ich muss nach [REDACTED] Und dann sagt die nächste, ja, dann nimmst du den [REDACTED] Und dann sagt die, nee, das mit dem E-Auto, das kann ich auch nicht.</p> | <p>Vorbehalte gegenüber E-Autos, die generell den Einstieg ins Carsharing erschweren</p> | <p>Vorbehalte gegenüber der Bedienung eines E-Autos</p> | <p>Skepsis</p> |
| B1 | <p>Das ist auch gerade hier im ländlichen Raum, glaube ich, gar nicht so. Also wer einmal Mercedes gefahren ist, der fährt dann immer Mercedes und wer mit dem Golf groß geworden ist. Der will wahrscheinlich gar nicht auf einen Audi umsteigen. Ich glaube, das ist echt blöd gelaufen, dass wir uns da haben abhängen lassen, obwohl ich Freund der Globalisierung bin an der Stelle. Ich glaube, es bedürfte einer viel besseren Kommunikationsarbeit, um die Hürden in den Köpfen der Leute noch zu nehmen, weil es ist jetzt wirklich also ich finde es ist komfortabler von Ladesäule zu Ladesäule zu fahren. Ladesäulen zu finden also man kann mittlerweile genauso gut eine Ladesäule finden oder noch besser finden als eine Tankstelle an der Autobahn entlang. Ist meine Meinung. Zumindest funktioniert es nicht schlechter und da ist es schade, dass es nicht viel besser supportet wird. Tatsächlich fast die E-Autos.</p> | <p>Bewohner sind an die Automarken gewöhnt und entscheiden danach, ob sie Nutzer werden. Bessere Kommunikationsarbeit, um die gedanklichen Hürden der Leute aufzubrechen</p> | <p>Gewohnheiten bei der Automarke</p> | <p>Gewohnheiten</p> |

| | | | | |
|----|---|---|--|--------------------------------|
| B5 | Also erstmal muss man die Leute auf so ein Carsharing bringen, denn gerade im ländlichen Raum und [REDACTED] ist da vielleicht noch weniger flexibel geprägt. Das ist den Leuten nicht ganz geheuer da. Und wenn das auch noch so billig ist oder meinem Fall da gar nichts kostet, dann werden die ganz skeptisch. Man muss die Leute wirklich überzeugen. | Menschen sind weniger flexibel und etwas "neuen" skeptischer gegenüber eingestellt. Viel Überzeugungsarbeit ist notwendig | Skepsis gegenüber dem Nutzen des Carsharings | Skepsis |
| B5 | Was aber auch gut war, wir haben sogenannte Multiplikatoren gehabt. Das heißt, wenn wir irgendwo einen in der Siedlung geschafft haben, den wir überzeugt der das Ganze genutzt hat und der da ein bisschen pffiffig war, der hat dann auch die Nachbarschaft informiert. Denn der wurde dann immer gefragt: „Wieso fährst du mit so einem weißen Auto da rum, also mit deinem Wagen?“ Dann hat er denen das erklärt und dann: „Oh, das möchte ich auch machen.“ So, also wie gesagt, das Thema Akzeptanz war eine Herausforderung. | Multiplikatoren trugen zur Verbreitung des Carsharing-Angebotes bei | Akzeptanz | Skepsis |
| B5 | Es gibt natürlich auch Befürworter und Gegner von Elektrofahrzeugen, von Elektromobilität, aber wir denken, dass wir schon einen Beitrag leisten, eben damit den Verkehr von der Straße wegzukriegen, dass Leute in ländlichen Räumen auf ihr Zweit- und Drittauto verzichten können, dass es dafür Alternativen gibt. Da haben wir auch Beispiele, die das belegen und das muss man einfach weiter ausbauen, das muss einfach noch mehr werden und wir haben eben auch die Erfahrung gemacht, auch von anderen Projektmenschen, neue Dinge im ÖPNV, generell glaube ich, bei neuen Dingen, brauchen einfach Zeit | Einstellung, dass man einen Beitrag leistet zur Verkehrswende. Aber die Umstellung auf neue Dinge bedarf Zeit | Umstellung der Menschen | Zeitliche Durchdringung |

| | | | | |
|-----------|---|---|-------------------------------------|----------------------------|
| B3 | <p>ist es halt wirklich einfach dieses, man ist so krass an Autos gewöhnt, jeder hat da eins und im Zweifel ist es auch nicht das erste Auto, was dann da potenziell ersetzt wird, sondern vielleicht eher das zweite Auto, wenn man Glück hat oder das dritte oder vierte Auto, was dann eher ersetzt werden würde, weil du da einfach weiterhin so diesen Sicherheitsfaktor hast, dass du einfach, wenn du dich auf was anderes verlässt, hast du es halt nicht so sehr in der Hand und ich glaube, das ist halt im Kopf verankert.</p> | <p>Gewöhnung an das eigene Auto, maximal wird das Zweit-, Dritt- oder Viertauto ersetzt</p> | <p>Gewöhnung an das private KFZ</p> | <p>Gewohnheiten</p> |
|-----------|---|---|-------------------------------------|----------------------------|

| | | | | |
|------------------|---|--|------------------------------|---------------------------------------|
| <p>B3</p> | <p>Da haben wir nämlich letztes Jahr einige aufgemacht und dann auch wieder geschlossen, weil wir halt echt viel negative Presse hatten, weil dann halt auf einmal die [REDACTED]-Carsharing-Autos stehen überall rum und nehmen uns die Parkplätze weg. Und das ist so dieses: „Hey, was machen die dann jetzt hier in meiner Straße?“ Und dass halt aber der Nachbar das Auto da wahrscheinlich abgestellt hat, das ist halt gar nicht in den Köpfen, das sind halt so die Bösen, die da oben, die haben das Auto da hingestellt. Also das ist halt dann auch immer so dieses was Neues, da ist man immer erstmal auch ein bisschen suspekt und steht dem kritisch gegenüber, das merken wir. Und genau, es ist halt auch in [REDACTED] in [REDACTED] [REDACTED] das glaube ich sogar auch, da hatten wir das auch. Also die lokalen Händler, glaube ich, die hatten sich dann da so zusammengetan und dann so auch so ein Foto zusammen posiert für die [REDACTED] [REDACTED] Zeitung. Die sich dann halt auch beschwert haben, weil dann da halt so zwei Carsharing-Parkplätze ins Leben gerufen wurden und dann waren sie so: „Die nehmen uns die Kunden weg, denn unsere Kunden können ja jetzt da nicht mehr parken. Aber dass die Kunden vielleicht auch mit einem [REDACTED] kommen könnten, war gar nicht bewusst. Ich würde sagen, dass es einfach auch ein bisschen von der Bevölkerung abhängt. Also auch so ein bisschen, wie gut wird es angenommen. Das dauert halt auch irgendwie ein bisschen seine Zeit manchmal. Wie wird es auch politisch gefördert, wie sehr steht halt irgendwie die Stadt und Politik dahinter.“</p> | <p>Zusammenschluss von Anwohnern, um sich über das Carsharing-Konzept zu beschweren. Die Carsharing-Stellplätze nehmen den Kunden von lokalen Händlern die Stellplätze weg. Bevölkerungsabhängig und braucht eine gewisse Zeit bis es angekommen ist</p> | <p>Gewöhnung der Anwoher</p> | <p>Zeitliche Durchdringung</p> |
|------------------|---|--|------------------------------|---------------------------------------|

| | | | | |
|----|---|---|-----------------------------------|---------|
| B2 | <p>Es war zu Anfang mehr. Ab und zu muss ich auch noch ein bisschen mehr tun. Aber eigentlich, nachdem die Einführungsphase eigentlich relativ gut gelaufen ist, da musste ich auch viele im Prinzip durchaus sinnfreie Touren durchs Dorf machen, um das Auto zu zeigen, um auch mal Fragen zu beantworten. Es wurde dann auch oft gelästert. Manche sagten „soll ich schieben helfen bei dem Auto und der hat ja gar keinen Sound“ und das waren alles liebevolle Lästereien, aber auf die Art und Weise haben wir das Auto zumindest im Dorf so ein bisschen bekannt gemacht und jetzt wird es auch eigentlich immer noch zunehmend in ganz kleinen Schritten zunehmend auch durchaus gut genutzt.</p> | höhnische Auffassung und Vorurteile gegenüber dem Projekt | Vorurteile gegenüber E-Fahrzeugen | Skepsis |
| B2 | <p>Ich merke ja nicht mal, wenn das Auto unterwegs ist. Das läuft ja alles App-gesteuert, die ganze Buchung, die Bezahlung. Also das ist auch für die Nutzer total einfach. Und ich hab Leute gehabt, auch 80-Jährige, die haben dann gesagt: „oh, oh, oh, oh, da kann ich nicht mit um“ Und dann hab ich gesagt: „du probier einfach mal. Setz dich rein, probier, das Buchen zeig ich dir später.“ Und war letztendlich, ich weiß nicht, an einer der ersten Probefahrten, da sind wir mit drei Männern gefahren, da saß einer hinter mir und sagte zu mir: „sag mal ■■■ willst du ■■■ nicht mal erklären, wie das funktioniert?“ Da hab ich gesagt: „Hast du gemerkt, dass wir seit zehn Minuten unterwegs sind, ohne dass ich ein Wort gesagt hab“. Es hat einfach funktioniert. Gut, wir mussten natürlich auch Hemmnisse gegenüber E-Mobilität so ein bisschen abbauen, aber das hat eigentlich auch ganz gut funktioniert.</p> | vermeindliche Schwierigkeiten in der Bedienung des Fahrzeuges | Bedienung | Skepsis |

| | | | | |
|-----------|--|--|---|---------------------|
| B2 | Ne, also wie gesagt, in der Regel reicht es wirklich, wenn ich kurz die App zeige, aber die meisten Menschen, die damit umgehen, haben sowieso... gut, wer kein Smartphone hat, hat ein Problem, der kann es auch noch nicht buchen. Wir haben andere Möglichkeiten vorneweg auch überlegt, aber das war alles nicht praktikabel. Wir haben kein 24 Stunden besetztes Büro und es kann sich nicht jemand dauernd um Schlüsseltresor kümmern, was auch immense Kosten verursacht. Wir wissen, dass wir damit ein paar Leute tatsächlich ausschließen, aber es war letztendlich keine andere praktikable Lösung am Markt | Besitz eines Smartphones erforderlich. Ein Büro zur Übergabe von Schlüsseln etc. nicht möglich | Ausschluss von bestimmten Zielgruppen | Sonstige |
| B4 | Bei E-Mobilität, da ist eigentlich nur eine kleine Hemmschwelle, also die Hemmschwelle ist immer da, wenn die Leute es nicht gewohnt sind, wenn sie es nicht kennen. Es fängt schon damit an, dass es nur Automatik-Autos sind. Und das muss man den Leuten erklären und sagen, es ist eigentlich ganz einfach. Du musst nur deinen linken Fuß stillhalten, wie in der Fahrschule. Du darfst ihn nicht mehr benutzen zum Kuppeln. Und dann ist es super einfach, um komfortabel zu fahren. Aber das müssen die Leute erstmal begreifen und einmal Probefahrt gemacht haben, um zu merken, wie einfach das ist. Und das anschließen an die Ladesäule, all solche Fragen, die müssen beantwortet werden. Und dafür braucht es jemanden, der das vor Ort erledigt | Hemmnisse in der Bedienung. Generell im Umgang mit anderen Techniken als den gewohnten Funktionsweisen des eigenen PPKWs. Hilfestellung durch Betreuer vor Ort, um Fragen zu beantworten | Umstellung von generellen Gewohnheiten | Gewohnheiten |
| B4 | Erschwert nicht, aber es gibt halt Vorbehalte auch in der Diskussion, in der öffentlichen Diskussion sagt man da war es nicht gerade vorteilhaft für das ganze Thema, weil so viele Zweifler, Skeptiker da sind und ob das überhaupt umweltfreundlich ist und diese ganzen und das ist viel zu umständlich und die Reichweitenangst das ganze Thema. Es sind so viele Fragen drumherum dass viele Leute erstmal verunsichert sind und bei uns ist es so dass die E-autos schon Jahresfahrleistung haben die geringer ist | Vorbehalte von Skeptikern und Zweiflern hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit und der Reichweite | Skepsis hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit / Praktikabilität | Skepsis |

| | | | | |
|----|--|--|---------------------------------------|--------------------------------|
| B4 | Also das ist in der Regel nicht der Fall, gerade in diesem, denn da muss es schon ganz besondere günstige Bedingungen geben, dass da praktisch schon die Nachfrage nur abgeholt wird. Aber selbst, wenn man ein Angebot irgendwo hinstellt, es dauert Monate, wenn nicht Jahre, bis die Leute sehen, ah, da gibt es ein Angebot, auf das kann ich mich auch verlassen, dass es auch nächsten Monat noch da ist und ich schaffe jetzt mein Auto ab. Diese Entscheidung über die Abschaffung eines Autos, und sei es nur eines Zweitwagens, da vergehen schnell ein, zwei Jahre und besondere Anlässe | Dauer von Monaten oder Jahren bis die Leute das Angebot angenommen haben. Entscheidung über die Abschaffung von Autos zugunsten der Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen kann sich über Jahre erstrecken. | zeitliche Durchdringung des Projektes | Zeitliche Durchdringung |
| B4 | Es gibt zum Beispiel auch Carsharing-Nomaden, wie bei Mietnomaden. Die gibt es auch hier. Ich sag mal so faule Äpfel. Die nutzen das eine Weile. In ein, zwei Monaten verfahren die 1.000 oder 2.000 Euro, weil in der Abrechnung kommt der ersten Monat später, bis man es merkt, dass der gar nicht zahlen kann, ist es schon zu spät. Dann ist das Kind schon in den Brunnen gefallen. Und das gibt es dort | Betrug bei der Miete von Carsharing-Fahrzeugen | Mietbetrug | Sonstige |
| B4 | Im Carsharing-Auto muss man immer alles wieder mit rausnehmen und so. Man darf nichts vergessen. Das ist natürlich ein gewisser Nachteil. Sein eigenes Auto muss man nicht unbedingt so sauber halten wie ein Carsharing-Auto. Da soll man das sauber hinterlassen, wie man es vorfinden möchte. Das sind ein paar strukturelle Nachteile gegenüber einem privaten Pkw und man hat natürlich einen gewissen Weg zum Standort, der ist ja auch oft mindestens ein paar hundert Meter entfernt, wenn nicht sogar Kilometer im Land, da kommt ja auch vielleicht schnell mal ein Kilometer oder zwei, wo man erstmal mit dem Fahrrad zum Auto fahren muss, weil das nicht um die Ecke steht. Das braucht dann eine gewisse Toleranz einfach | Carsharing-Fahrzeug muss wieder geräumt werden nach der Nutzung, welches einen Nachteil zum eigenen PKW darstellt. Entfernung zum Standort kann für einige potenzielle Nutzer zur Herausforderung werden | Bequemlichkeit | Gewohnheiten |

| | | | | |
|------------------|---|---|---|----------------------------|
| <p>B4</p> | <p>Ja, das ist die Nachbarschaft, die sind das gewohnt. Es gibt ja keine Besitzansprüche eigentlich im öffentlichen Raum. Jeder darf jeden Stellplatz nutzen. Wenn Ihnen dann sozusagen vermeintlich ein Stellplatz weggenommen wird, da steht jetzt ein Carsharing-Auto, die sehen natürlich nur, da habe ich immer geparkt, jetzt steht ein Carsharing-Auto. Dass dieses Carsharing-Auto dazu beiträgt, dass viele andere Autos abgeschafft werden und den Parkraum eigentlich entlasten und nicht belasten, das sehen die natürlich nicht. Die sehen ja, auch da steht Carsharing drauf, da habe ich einen Ansprechpartner, bei dem kann ich mich da beschweren sozusagen. Das ist dann, alle anderen, die mir den Parkplatz privatstreitig machen, das hat man ja sozusagen, daran hat man sich gewöhnt. Und Carsharing ist etwas Neues, Unbekanntes, das stört dann erstmal. Und den Nutzen für die Allgemeinheit sehen viele denn nicht</p> | <p>Meinung in der Bevölkerung, dass Carsharing-Fahrzeuge im öffentlichen Parkraum nehmen privaten PKWs die Parkplätze</p> | <p>irrtümliche Besitzansprüche im öffentlichen Raum</p> | <p>Gewohnheiten</p> |
| <p>B4</p> | <p>Da melden sich eben beim Carsharing auch nur Leute an, die das sinnvoll finden und sagen, ich fahre sowieso defensiv. Ich bin kein Heizer oder so. Das gibt natürlich auch Leute, die sich einfach mal anmelden und treten die Autos wie blöd und so. Erstens verbrauchen sie dann massig, denn das ist ja ein Nachteil beim Carsharing, dass man einen Kilometerpreis hat</p> | <p>defensive und aggressive Fahrweisen der Nutzer, Nachteil wenn nur der Kilometerpreis-Tarif gilt</p> | <p>Fahrverhalten</p> | <p>Sonstige</p> |
| <p>B4</p> | <p>Das ist also auch nochmal eine wichtige Herausforderung, wenn man dann gerade auf dem man dann Leute hat, einige wenige, die das missbrauchen und dann irgendwie auf längeren Strecken das Auto bis zum Geht-nicht-mehr treten und so, dann hat man natürlich schnell mal 50 Prozent mehr Verbrauch. Also das macht schon Unterschied</p> | <p>unsinniges Fahrverhalten führt zu hohem Verbrauch</p> | <p>Fahrverhalten</p> | <p>Sonstige</p> |

Anhang 3: Transkripte der Leitfadeninterviews

Anhang 3.1: [REDACTED]

I: Ja, so als Einstieg dachte ich, könnten Sie kurz erklären, wie Sie im Projekt involviert waren oder sind, welche Positionen Sie haben im [REDACTED] [REDACTED]. Vielleicht können Sie das mal kurz umreißen. #00:00:23#

B1: Also ich mache hier die Projektkoordination für sämtliche Projekte im Bereich des Nachhaltigkeits- und Klimaschutzes bei der [REDACTED]. Die [REDACTED] [REDACTED] ist eine hundertprozentige Tochter der Gemeinde - ist die Kurverwaltung. So wird es an anderer Stelle genannt und die Besonderheit hier auf [REDACTED] [REDACTED] ist, dass wir Kurverwaltung und Schiffsbetrieb in einem, also Fährbetrieb in einem haben. Das ermöglicht natürlich gerade im Bereich der Projektarbeit noch viel mehr Möglichkeiten, dem können wir gar nicht in Gänze nachkommen, nicht annähernd tatsächlich, weil das Thema natürlich auch toll gespielt werden kann, im Tourismus auch ohne Greenwashing zu betreiben, wie ich finde. Ja und das ist das, was ich hier tue. Das Projekt der [REDACTED] ist tatsächlich, naja ich muss das anders sagen. Es gab 2019 die ersten Gedanken dazu, wie können wir unsere grüne Insel noch nachhaltiger gestalten oder was können wir machen in dem Bereich. Da gab es eine Nachhaltigkeitsinitiative, die sich aus Repräsentanten verschiedener Bereiche zusammengesetzt hat. Da war ich noch gar nicht auf der Insel. Ich denke aber jeder, der wollte. Ich weiß, der Bürgermeister und engagierte Menschen und eben auch die Kurverwaltung waren dabei und das wurde begleitet mit einer Berliner Agentur und da war eben eine Projektidee, also unter anderem ist darauf diese Stelle auf der ich arbeite erwachsen und eine weitere Projektidee war eben auch so ein Carsharing ins Leben zu rufen, weil wir hier im ländlichen Raum, wir sind im sehr ländlichen Raum, stimmt doch, oder? Echt in der Mobilität sehr eingeschränkt sind. Also wer auch einmal mit Öffis von zum Beispiel von [REDACTED] nach [REDACTED] gereist ist, der weiß wovon ich rede. Das ist, wenn man so alleine reist, nicht so das Ding, wenn man gerne umsteigt und kleine Bahnen, so Bimmelbahnen mag, aber schon alleine dann die Urlauber mit Familie und Kindern, hat sie nicht, aber Hund oder so, das ist schon, vielleicht noch ein Surfbrett, keine Ahnung. Das ist schon nicht optimal, da sind wir auch dran an dem Thema, An- und Abreise der Urlauber. Aber was die Urlauber betrifft, betrifft uns, die wir hier leben, natürlich ebenso und deswegen muss man schon sagen, dass das Projekt [REDACTED] vorrangig für die Insulaner, also die erste größte Zielgruppe sind die Insulaner, aber da gibt es jetzt keine feststehende Grenze. Also wir haben hauptsächlich Insulaner, die es nutzen, aber jeder andere darf auch. Wer aber einmal das auf die Insel geschafft hat, der zahlt ja auch die Fährkosten und der denkt sich natürlich nicht, ach jetzt bin ich eine Woche hier mittendrin, fahre ich mal einen Tag wieder ins Festland mit dem [REDACTED] und gucke mir [REDACTED] an oder so, das passiert dann selten, was mal passiert ist, dass Leute mit Öffis anreisen und es reißt noch jemand hinterher und der soll dann schnell vom nächsten Bahnhof abgeholt werden oder auch was wir haben ist im [REDACTED] [REDACTED] da stehen [REDACTED] das ist ja unser Hafen am Festland, unser Festlandshafen. Dort gibt es direkt am Hafen viele Campingwagen, also Wohnmobile meine ich, viele Wohnmobile die da stehen und die leihen sich auch durchaus häufiger ein [REDACTED] aus, wenn sie hier in der Küstenregion unterwegs sind, weil sie dann ihr Vorzelt aufgebaut haben, nicht mit dem Riesengerät losfahren wollen. Und in [REDACTED] [REDACTED] gibt es auch einen großen Zeltplatz, Campingplatz und da haben wir auch durchaus mehrere, also jedes Jahr wirklich mehrere Mieter dann, die das Carsharing nutzen von uns. Wir haben drei Autos, drei identische Autos jetzt. Wir sind, jetzt muss ich einmal kurz zurückrechnen, 2021 gestartet mit

zwei Wagen, einem kleineren und einem größeren Transporter. Ein Berlingo war das, wo man eben auch mal ein bisschen was transportieren kann. So sind wir gestartet, haben dann aber gemerkt, die Leute haben den kleinen viel mehr genutzt, weil es eben unsere größte Zielgruppe, die Insulaner sind, die das für Arztbesuche oder den Weg zum Supermarkt brauchen. Aber zum Baumarkt hat es dann irgendwie reicht, denn anscheinend auch so ein Berlingo nicht. Und deswegen haben wir dann, als wir die Flotte ausgetauscht haben, haben wir zum einen mal ein Auto erhöhen können, was uns sehr freut, weil es sich ja auch rechnen muss. Und dann haben wir uns für drei gleiche, identische Autos entschieden. Das sind jetzt die VW ID.3 geworden. Dann natürlich E-Autos. #00:05:56#

I: Genau, habe ich auch gesehen. Okay, ja, war sehr spannend. Die Zielgruppe haben Sie ja gerade schon gesagt, sind hauptsächlich Insulaner. Ist das erstmal angedacht gewesen und hat sich über die Zeit auch entwickelt, dass Touristen, die darauf zugreifen möchten und können, dass sie dann auch nutzen. #00:06:23#

B1: Also klar auch die Zielgruppe, die wir noch erschließen möchten, da hakt es noch so ein bisschen sind die Bewohner in [REDACTED] [REDACTED] Also da verläuft sich auch schon mal jemand und mietet den [REDACTED] da gibt es schon auch Einzelfälle, aber dass wir da soweit sind, dass vielleicht eine Familie sagt „Mensch ist ja super mit dem [REDACTED] wir im Dorf, wir stoßen unseren Zweitwagen ab. Er steht sowieso die meiste Zeit nur das ist jetzt noch nicht der Fall. Das habe ich noch nicht gehört. Diese Fälle gibt es aber auf der Insel, dass Leute gesagt haben, das Auto ist alt oder steht sowieso so viel rum. Also es gibt durchaus mehrere Fälle, wo sich hier Menschen auf der Insel von ihrem Auto getrennt haben, weil wir die [REDACTED] haben. Das ist natürlich der größte Erfolg. #00:07:11#

I: Gibt es Überlegungen oder Erfahrungen, warum das denn jetzt gerade noch zum Beispiel bei den Bewohnern in [REDACTED] [REDACTED] noch nicht angekommen ist? #00:07:29#

B1: Ja, um die Probleme zu erkennen, da braucht es gar nicht so viel, das ist ja so, dass wir hier das Meer dazwischen haben. Das ist natürlich auch etwas, wo es für uns, wir kommunizieren hier auf der Insel leichter, aber auch unsere priorisierte Zielgruppe. Und am Festland, also in [REDACTED] [REDACTED] ist es dann eben schon so, also nee, ich muss das anders sagen, wir sind ja auf im Kurverein für [REDACTED] und ich habe so viele Aufgaben auf der Insel, dass es dann auch einfach nicht dafür reicht, noch viele Aktionen in [REDACTED] [REDACTED] zu planen. Der Kurverein hatte tatsächlich seine Kooperation zugesagt, der Kurverein in [REDACTED] [REDACTED] Das ist aber nichts geworden. Die haben keine Ressourcen, sind nicht gewillt. Das kann ich gar nicht so richtig sagen. Jetzt hatten wir eine Kooperation mit [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] Das lief wirklich gut. Das Problem ist da einfach nur, dass die Versicherung keine Gewinne groß einstreichen kann aus solchen Projekten. Und auf der anderen Seite aber sehr, sehr hohe Versicherungskosten hatte für ihr Auto. Also da haben wir wirklich verhandelt, kooperiert. Und so mussten wir das jetzt auch erst mal begeben. Also es gibt schon Versuche, aber das kann ich jetzt auch nicht mit Vollpower umsetzen in [REDACTED] [REDACTED] weil wir auch in [REDACTED] sind. Tatsächlich ist unsere Auto-Auslastung auch ganz gut. Dann bräuchten wir vielleicht noch ein viertes Auto auch. Also das ist auch was, wo es an unseren Kapazitäten noch ein bisschen hapert, weil es ist nicht unser Geschäft im Prinzip ist, ist einfach ein Projekt. Wenn wir, also wir könnten es ausweiten, das wäre im Sinne der Nachhaltigkeit und der steigenden Mobilität im ländlichen Raum auch alles tippitoppi, aber es müssen natürlich auch gerade die Manpower vorhanden sein. Und so machen wir das in kleinen Schritten und gucken, ob wir Kooperationspartner finden. Wie gesagt mit der Versicherung, Das war eigentlich ein guter Ansatz. Erstmal pausiert das, aber andererseits die Versicherung auch jemand, wenn die von ihrer Geschäftsflotte alle

Dienstwagen vergriffen sind und da ist noch jemand, der einen Termin hat, die greifen dann auch noch auf unsere Küstenstromer zurück. #00:10:14#

I: Also Sie haben es gerade ja schon so angesprochen, die Hürden, die es denn so gibt, auch in der Finanzierung vielleicht oder ein bisschen der Wirtschaftlichkeit mit der [REDACTED] dass das dann auch langfristig durchgeführt werden kann. Gibt es auch sonstige Hürden, die sich vor dem Projekt oder während des es jetzt in der Laufzeit entwickelt haben? #00:10:48#

B1: Hürden, ja? Oder Höhen? #00:10:50#

I: Hürden, genau. Könnten Sie das einmal anreißen. Welches die größten Hürden waren und wie man die auch lösen konnte? #00:11:05#

B1: Also natürlich ist es auch immer, wie gesagt, Wir sind keine klassische Autovermietung und auch kein Verein, der sich zum Carsharing gegründet hat oder so. Da mussten auch erstmal die Kollegen am Hafen, die Hafenmitarbeiter, entsprechend eingelernt und überzeugt werden. Denn, wie gesagt, ich bin hier auf der Insel, ich mache das Ganze Administrative. Vor Ort, die Betreuung der Autos und die Ausgabe der Schlüssel und sowas, das müssen die Kollegen rufen. Also diese Verbindung und die Zusammenarbeit und das ganze Interne. Intern muss das Projekt natürlich erst mal gestellt werden, gestemmt werden. Die haben jetzt jetzt auch nicht so, dass die da stundenlang sitzen und denken, oh super, dann können wir jetzt nochmal ein kleines Carsharing eröffnen. Die sind auch gut ausgelastet. Das war sicherlich eine Anfangshürde, finanziell war das gerade zu Beginn gar nicht das Problem, weil wir eine Förderung aus dem Fördertopf Land Mobil hatten. Das war auch so die Initialzündung, ohne diese wäre das Projekt nicht entstanden. Die allergrößte Hürde ist die Aufstellung der Ladesäulen am Hafen gewesen. Denn das ist eben, also wir wollten dann, die Autos sollten direkt am Hafengebäude stehen, da hast du einen Parkplatz, wo wir Parkplätze mieten können und das ist aber vor dem Deich und vor dem Deich Ladesäulen aufzubauen, also das muss man jetzt auch nicht der Superelektriker sein, das ist durchaus nicht so einfach und da die Erlaubnisse und Genehmigungen zu bekommen und dann eben auch hochwassergeschützt das aufzustellen oder eben diese Entscheidung auch zu treffen und tatsächlich muss ich das glaube ich sagen weil es wirklich eine Katastrophe war auch wie der Support und die Zusammenarbeit mit der [REDACTED] also [REDACTED] hier als unser Partner, das waren schon große Runden. Also auch als wir jetzt die Flotte auf drei Autos ausgeweitet haben, brauchten wir eine zweite Ladestehle und eine dritte Wallbox dran. Da haben wir ein ganzes Jahr darauf gewartet. Man braucht eben auch Partner, die funktionieren. Und ja, ich weiß nicht, wie es in Hamburg ist, hier [REDACTED] ist nicht mein Freund. Das sind tatsächlich die größten Hürden gewesen. #00:13:50#

I: Zum Thema, wie sich das dann gelöst hat, einfach über die Zeit, über nachhaken, auch mit dem Warten. #00:14:01#

B1: Hartnäckigkeit und irgendwann eben an die höheren Instanzen zu treten. Und es es natürlich doof, wenn das nötig ist, ehrlich gesagt. Aber das ist mein Job. #00:14:09#

I: Sonstige Hürden, vielleicht für die Insulaner auf [REDACTED] also für die Menschen am Anfang. Wie war das so zu Beginn des Projektes? #00:14:31#

B1: Ja, das war interessant. Ich war, muss ich aber auch sagen, zu Beginn des Projektes eine Umstellung gesehen, wo wir eben von einem Renault und einem Nissan auf drei VWs umgestiegen sind. Und selbst da war es wieder nicht so einfach, weil wir sind ja sehr ostfriesisch hier geprägt. Und das ist dann was Neues. Und alleine der Einstieg ins

E-Auto, das kriege ich auch jetzt immer mal wieder mit, denn bei Gesprächen von Insulanern sagt der eine: „Oh Mensch, ich muss nach [REDACTED] Und dann sagt die nächste, ja, dann nimmst du den [REDACTED] Und dann sagt die, nee, das mit dem E-Auto, das kann ich auch nicht.“ Dann sagen die, also gibt es aber auch untereinander ganz tolle Aufklärungsarbeit, weil die, die gefahren sind, sagen dann eben auch, also können das, unterstützen das Projekt ganz toll, weil es natürlich nicht, also man braucht ja keine akademisch groß ausgeprägte Laufbahn zu absolvieren, um ein E-Auto zu fahren. Das sind so, dann mehr so Kopfhürden bei einigen Leuten, vielleicht auch älteren [REDACTED] Und das klappt wirklich, also das reguliert sich hier unter der Insel ganz gut, weil jeder, der dann einmal gefahren ist, bestätigt, es ist alles easy. #00:15:52#

I: Und wenn es dann geklappt hat, dann erzählt man das gerne weiter und dann hat es irgendwann auch mehr Anklang gefunden, so schätze ich jetzt. Okay, dann vielleicht zum Abschluss schon fast, um auch auf die Zeit zu achten. Vielleicht noch mal als Ausblick, würde ich sagen, gibt es was, was sich zukünftig ändern müsste, auch politisch oder strukturell in den ländlichen Regionen oder bei Ihnen auch vor Ort, dass sowas erleichtert werden könnte, sowas umzusetzen. Sie haben schon die Hürden angesprochen, aber auch zukünftig irgendetwas, was dem Ganzen zu Gute kommen könnte? #00:16:43#

B1: Ich finde das grundsätzlich, wenn auch deutsche Autolabel wie VW und sowas sich da nicht hätten abhängen lassen. Ich glaube, das ist jetzt irreversibel. Das kommt, glaube ich, durchaus viel dazu, dass wir unsere eigenen Autos, mit denen hier viel gefahren wird, die Leute müssen sich jetzt auch in der Automarke umstellen. Das ist auch gerade hier im ländlichen Raum, glaube ich, gar nicht so. Also wer einmal Mercedes gefahren ist, der fährt dann immer Mercedes und wer mit dem Golf groß geworden ist. Der will wahrscheinlich gar nicht auf einen Audi umsteigen. Ich glaube, das ist echt blöd gelaufen, dass wir uns da haben abhängen lassen, obwohl ich Freund der Globalisierung bin an der Stelle. Ich glaube, es bedürfte einer viel besseren Kommunikationsarbeit, um die Hürden in den Köpfen der Leute noch zu nehmen, weil es ist jetzt wirklich also ich finde es ist komfortabler von Ladesäule zu Ladesäule zu fahren. Ladesäulen zu finden also man kann mittlerweile genauso gut eine Ladesäule finden oder noch besser finden als eine Tankstelle an der Autobahn entlang. Ist meine Meinung. Zumindest funktioniert es nicht schlechter und da ist es schade, dass es nicht viel besser supportet wird. Tatsächlich fast die E-Autos. Wie gesagt, der öffentliche Nahverkehr, das ist ein Problem. Das ist für mich auch nicht die Lösung, weiterhin nur Autos zu haben, auch wenn es E-Autos sind, sondern wir wollen wieder auf die Schiene, finde ich. Aber das ist meine persönliche Meinung. #00:18:49#

I: Bessere Integration von verschiedenen Mobilitätsmöglichkeiten. #00:18:58#

B1: Gut. Aber wenn Sie sagen, das war es schon. Dann ist das schon super. #00:19:05#

I: Ich sehe, es hat gerade gehackt einmal. Können Sie es noch mal wiederholen? #00:19:10#

B1: Ich habe nur gesagt, da sie gerade sagten, das wäre dann auch die Abschlussfrage, sage ich super, wenn wir eine Minute früher fertig sind, ist das für uns nicht schlimm. #00:19:20#

I: Achso. ja, von mir aus gerne, also das war soweit sehr informativ und hilfreich, dann würde ich jetzt die Aufnahme beenden. #00:19:28#

Anhang 3.2: [REDACTED]

I: Ich begrüße heute [REDACTED] vom Projekt [REDACTED] in [REDACTED] zur Masterarbeit von Felix Kauschke zum Thema Sharing Economy im ländlichen Regionen Deutschlands am Beispiel von Carsharing. Ich habe mir überlegt, als Einstieg, vielleicht könnten Sie einmal kurz erklären, wie Sie im Projekt hier involviert sind, oder auch während des Aufbaus vom Projekt. #00:00:37#

B2: Ja, vielleicht dann kurz zur Geschichte, wie dieses Projekt als erste Idee in den Landkreis gekommen ist, weiß ich tatsächlich nicht. Es ist dann von der damaligen Zuständigen für den ÖPNV an die Stadt [REDACTED] übertragen worden und in der Stadt [REDACTED] hat man halt einen der Orte gesucht. Da ist man dann auf [REDACTED] gekommen. Dann haben wir uns hier mit einer Arbeitsgruppe zusammengesetzt und haben überlegt, welcher Verein kann denn das tragen, weil der Gedanke war von Anfang an, es sollte ein vereinsgestütztes Projekt werden, und zwar eines vorhandenen Vereins, es sollte kein neuer Verein dafür gegründet werden. Und letztendlich sind wir dann tatsächlich auf den Verkehrsverein gekommen, wobei Verkehr in dem Titel tatsächlich nichts mit Straßenverkehr zu tun hat, sondern der ist in den 60ern als Fremdenverkehrsverein gegründet worden und letztendlich ist der Verkehrsverein tatsächlich der einzige Verein im Ort, der, wenn man so will, keine eigenen Ziele hat oder keine Ziele für sich, sondern Ziele für den Ort verfolgt. Also Seniorenbetreuung, Rabattenpflege, das Museum, jetzt die [REDACTED] und all solche Dinge. Und nachdem wir uns da dann irgendwann gar nicht hatten, ist die Aufgabe letztendlich dann bei mir gelandet. Das heißt, ich betreue das Fahrzeug mit allen Dingen, die dazugehören, TÜV-Termine, Werkstatt, wenn es mal ein technisches Problem gibt. Das sind Dinge, um die ich mich dann kümmere. Zugelassen ist das Fahrzeug auf die Stadt [REDACTED] und ist über einen Vertrag dann zur Nutzung an den Verkehrsverein übertragen worden. #00:02:28#

I: Also sprich, Sie alleine kümmern sich praktisch um alle Belange. #00:02:34#

B2: Es war zu Anfang mehr. Ab und zu muss ich auch noch ein bisschen mehr tun. Aber eigentlich, nachdem die Einführungsphase eigentlich relativ gut gelaufen ist, da musste ich auch viele im Prinzip durchaus sinnfreie Touren durchs Dorf machen, um das Auto zu zeigen, um auch mal Fragen zu beantworten. Es wurde dann auch oft gelästert. Manche sagten „soll ich schieben helfen bei dem Auto und der hat ja gar keinen Sound“ und das waren alles liebevolle Lästereien, aber auf die Art und Weise haben wir das Auto zumindest im Dorf so ein bisschen bekannt gemacht und jetzt wird es auch eigentlich immer noch zunehmend in ganz kleinen Schritten zunehmend auch durchaus gut genutzt. #00:03:23#

I: Okay, die ganze Nutzung dazu würde ich später nochmal kommen, ein bisschen genauer. Vorher wollte ich nochmal nachfragen, vor, also sagt ja schon, dass Sie jetzt bei der Idee nicht direkt beteiligt waren. #00:03:41#

B2: Bei der Allersten. #00:03:42#

I: Bei der allerersten Idee nicht. Aber was waren so die Hauptbeweggründe, warum man das jetzt gerade hier etablieren wollte. #00:03:52#

B2: Weil wir hier eigentlich eine gut funktionierende Vereinslandschaft haben mit Leuten, die sich auch einbringen und engagieren. Gibt es natürlich in anderen Orten auch, aber ich glaube da war tatsächlich das Standing von [REDACTED] innerhalb der Stadt [REDACTED] bei dem Thema einfach ein bisschen besser als in anderen Orten und das hat mit

der Struktur des Ortes zu tun, die Größe. Das passte, glaube ich, am Ende einfach von allen Teilgemeinden der Stadt am besten in die Überlegungen, die man sich im Landkreis und in der Stadt gemacht hat. #00:04:32#

I: Okay, und gab es auch zum Thema Mobilität, also klar es ist ja ein Teilkonzept von der Mobilität hier, konkrete Überlegungen, warum jetzt gerade das Konzept hier weiterhelfen könnte? #00:04:53#

B2: Ja, also wer auf ÖPNV angewiesen ist, der hat es nicht ganz leicht hier. Es gibt ein paar Busverbindungen, aber tatsächlich wenige und es gab halt die Überlegung mit der ein zusätzliches Angebot zu schaffen, um zum Beispiel zum Bahnanschluss nach Dorum zu kommen oder mit kleinen Gruppen nach Bremerhaven, Cuxhaven ins Theater, ins Kino zu fahren oder in Teilen auch tatsächlich als Ersatz für Zweitwagen. Das hat auch in mehreren Beispielen geklappt, dass wir dadurch dazu beitragen konnten, dass einzelne, gerade junge Familien, sich kein Zweitauto anschaffen mussten. Ja, im Wesentlichen war es das eigentlich. Das waren so die Gedanken. #00:05:52#

I: Okay, und die Ziele, die haben sich ja jetzt mehr oder weniger dann auch bestätigt, oder sind eingetroffen. #00:05:57#

B2: Ja. #00:05:57#

I: Gibt es was, was denn jetzt aktuell vielleicht noch mal verändert werden würde, um noch mehr Leute dazu zu holen? #00:06:07#

B2: Eigentlich nicht, weil das meiste läuft tatsächlich, wir sind halt ein richtiges Dorf. Das meiste, was zur Nutzung beiträgt, läuft über Mundpropaganda. Wir kennen uns und dann kommt jemand irgendwann und fragt, sag mal, was muss ich denn tun, wenn ich die nutzen will. Dann lege ich ihm eine Beitrittserklärung vor, erkläre ihm kurz das Auto und ab dann läuft das im Prinzip vollautomatisch. Ich merke ja nicht mal, wenn das Auto unterwegs ist. Das läuft ja alles App-gesteuert, die ganze Buchung, die Bezahlung. Also das ist auch für die Nutzer total einfach. Und ich hab Leute gehabt, auch 80-Jährige, die haben dann gesagt: „oh, oh, oh, oh, da kann ich nicht mit um“ Und dann hab ich gesagt: „du probier einfach mal. Setz dich rein, probier, das Buchen zeig ich dir später.“ Und war letztendlich, ich weiß nicht, an einer der ersten Probefahrten, da sind wir mit drei Männern gefahren, da saß einer hinter mir und sagte zu mir: „sag mal, willst du Hans nicht mal erklären, wie das funktioniert?“ Da hab ich gesagt: „Hast du gemerkt, dass wir seit zehn Minuten unterwegs sind, ohne dass ich ein Wort gesagt hab“. Es hat einfach funktioniert. Gut, wir mussten natürlich auch Hemmnisse gegenüber E-Mobilität so ein bisschen abbauen, aber das hat eigentlich auch ganz gut funktioniert. Dadurch habe ich auch tatsächlich eine Menge über E-Mobilität und so die ganzen Brandthemen, Lithium, Kobalt, Technologien, etc. auch eine Menge gelernt. aber das hat auch Spaß gemacht, insofern passt das. #00:07:42#

I: Also war die Überlegung vorher auf kein E-Fahrzeug zu setzen vorher nicht da? #00:07:54#

B2: Also das war von vornherein klar, auf jeden Fall sollte es ein E-Fahrzeug werden. Das stand fest und es sollte halt auch ein Fahrzeug sein, kein normaler PKW mit vier oder fünf Sitzplätzen. Wir wollten es schon ein bisschen größer haben, aber auch nicht so groß wie zum Beispiel ein VW-Bus, weil da schreckt man dann schon wieder Leute mit ab. Und wir haben da mit dem Nissan einen ganz ordentlichen Kompromiss gefunden. #00:08:18#

I: Okay, dann gehe ich immer mal die Punkte ein bisschen weiter. Vielleicht mehr noch mal auf die Probleme und Hürden, die es denn so gab. Vielleicht erst mal zum

Projektaufbau oder während des ganzen Aufbaus. Was gab es denn da so für Probleme? Ganz breit gestreut. #00:08:50#

B2: Es gab tatsächlich ein paar kleine technische Probleme, dass wir lernen mussten. Es wurde uns immer gesagt, bei den Ladesteckern, das ist alles genormt. Ja, stimmt. Was man uns damals nicht erzählt hat, dass es unterschiedliche Normen gab, das hat sich inzwischen aber geändert. Für die Versicherung war es anfangs schwierig. Die wussten nicht, wie versichert man so ein Auto. Wechselnde Fahrer, E-Fahrzeug, wusste keiner. Das war so ein bisschen der Übungseffekt. Und was für alle Beteiligten neu war, wir müssen mit dem Auto jedes Jahr zum TÜV. Normalerweise, wenn man ein neues Auto kauft, muss man da das erste Mal nach drei Jahren und anschließend alle zwei Jahre. Aber dadurch, dass wir ja in dem Konzept ständig wechselnde Fahrer haben, muss das Auto jedes Jahr zum TÜV. Gut, das ist letztendlich Kleinkram, aber das sind Dinge, mit denen mussten wir üben. Und wir mussten den Leuten, den Nutzern teilweise sehr nachdrücklich klar machen, dass die Reichweite dieses Autos nicht so ist, dass man da zum Beispiel nach Bremen hin und zurück fährt. Zwei haben es versucht, sind knapp am Scheitern vorbeigeschrappt. Aber das hat wenigstens einen deutlichen Übungseffekt gebracht. Aber letztendlich, das waren Dinge, die ich wusste, die ich auch immer kommuniziert habe. Da war das eher ein Glaubensproblem auf Seiten der Nutzer, aber sie haben es verstanden. Aber ansonsten gab es eigentlich keine technischen Probleme. Und mit dem Betreiber der App war ich anfangs viel in Kontakt, weil für die war das auch ein neues Konzept. Die hatten bis dahin nur mit Unternehmen zu tun und plötzlich mussten sie dann dafür sorgen, dass sie Rechnungen ohne Mehrwertsteuer ausweisen, weil wir sind als Verein nicht in der Lage, Mehrwertsteuer in irgendeiner Weise abzuführen. Aber das waren alles relativ kleine und lösbare Probleme, also nichts, was in irgendeiner Weise das Projekt wirklich gefördert hätte, äh, gefährdet hätte. #00:11:00#

I: Okay, und gab es eine Förderung? Wie wurde diese umgesetzt und gab es damit Probleme? #00:11:19#

B2: Ja, also es gab Fördermittel vom Bundesministerium für, ich habe es auf der Homepage stehen, ich habe es mir nicht gemerkt. Über diese Mittel wurde halt das Fahrzeug finanziert, ist es letztendlich dann ein Leasingfahrzeug geworden. Die Wallbox dazu wurde finanziert und alles, was an Kosten seiner Zeit auf uns zugekommen ist, wurde tatsächlich über diese Fördermittel finanziert, sodass wir als Verein in einer super komfortablen Situation waren. Wir mussten tatsächlich kein Geld in die Hand nehmen. Das war aber auch gut so, weil hätten wir es als Verein tragen müssen, hätten wir es nach einem halben Jahr einstampfen müssen. Weil letztendlich bei den Beträgen, die wir dafür nehmen, das ist nicht finanzierbar. Das geht nicht. Das geht nicht ohne öffentliche Förderung. Keine Chance. #00:12:04#

I: Und die Förderung ist jetzt auch noch aktiv? #00:12:09#

B2: Ja, sagen wir mal so, die Förderung war eigentlich nach drei Jahren abgelaufen, im Sommer 2022. Dann hat aber die Stadt das Fahrzeug übernommen, hat den Leasing-Vertrag übernommen und seitdem übernimmt die Stadt die Kosten und wir haben den Nutzen. #00:12:31#

I: Okay, also ist damit so das Thema Wirtschaftlichkeit und dass man sich erhält, dadurch dass die Stadt eingestiegen ist, erledigt? #00:12:41#

B2: Dadurch haben wir kein Problem. Wir sind da wirklich in einer super komfortablen Situation. Wir generieren die Einnahmen, die landen bei uns im Verein, die Kosten liegen auf Seiten der Stadt. Aber wie gesagt, die Einnahmen, die wir haben, die decken maximal ein Drittel, vielleicht die Hälfte der Kosten, wenn es gute Monate sind. Also wie

gesagt, von daher, wir könnten es als Verein schlicht und ergreifend nicht tragen. #00:13:12#

I: Okay. Hinzu kommt ja auch noch als Verein, dass Sie auch ehrenamtlich denn tätig sind. #00:13:23#

B2: Genau, das kommt noch dazu, weil alles, was ich an der Ecke tue, mache ich, weil es mir Spaß macht. Es gingen anfangs viele Stunden drauf, das ist mittlerweile deutlich besser. Aber trotzdem ab und zu klingeln als Telefon: „[REDACTED] das Auto war nicht geladen.“ Hat einer den Stecker nicht richtig eingesteckt? Und: „Oh, ich habe meinen Ausschlüssel im Auto gelassen. Kannst du mal eben herkommen und aufschließen?“ Und wie gesagt, die regelmäßigen Termine wie TÜV-Werkstatt, Sommer-Winterräder, alle paar Wochen mal in die Waschanlage fahren. Das funktioniert nur, weil ich das ehrenamtlich mache. Wenn man die Zeit da nochmal reinrechnen wollte und müsste das bezahlen. Keine Chance. #00:14:06#

I: Okay, genau. Vielleicht noch mal ein bisschen zum digitalen Aufbau. Eben auch von der App. Sie meinten ja gerade schon, dass es eigentlich nicht so schlimm war, wie man sich das vorgestellt hat? #00:14:32#

B2: Das war total einfach. Also wie gesagt, nachdem wir die Anfangsprobleme, aber das erste halbe Jahr haben wir das Auto ja auch tatsächlich erst mal nur zum Testen hier gehabt. Und gerade auch das Zusammenspiel mit der App, mit den ganzen Abbuchungen, das musste ja erst alles geklärt werden. Und nachdem das durch war, da konnten wir das Auto wirklich ganz problemlos den Anwendern überlassen. Kurze Einweisung in die App, kurze Einweisung ins Fahrzeug und dann war es das eigentlich schon. #00:15:03#

I: Sprich, eigentlich ist auch durch die App die Anwendung mit der [REDACTED] selbsterklärend. Das ist da alles drin und man braucht ja nicht nochmal nachfragen. #00:15:16#

B2: Ne, also wie gesagt, in der Regel reicht es wirklich, wenn ich kurz die App zeige, aber die meisten Menschen, die damit umgehen, haben sowieso... gut, wer kein Smartphone hat, hat ein Problem, der kann es auch noch nicht buchen. Wir haben andere Möglichkeiten vorneweg auch überlegt, aber das war alles nicht praktikabel. Wir haben kein 24 Stunden besetztes Büro und es kann sich nicht jemand dauernd um Schlüsseltresor kümmern, was auch immense Kosten verursacht. Wir wissen, dass wir damit ein paar Leute tatsächlich ausschließen, aber es war letztendlich keine andere praktikable Lösung am Markt. #00:15:59#

I: Gut, wo wir gerade dabei sind, bei den Nutzergruppen und die man dann eben integriert hat oder auch die, die es jetzt vielleicht nicht nutzen können, da es nur digital ist. Welche Gruppen sind denn aus Ihrer Erfahrung jetzt hier so die es am häufigsten nutzen und welche wollten Sie auch vielleicht ansprechen damit am meisten? #00:16:29#

B2: Also es sind überwiegend Einzelpersonen, die das Fahrzeug nutzen. Und es gibt mehrere Sportgruppen. Also wie gesagt, es sind teilweise Jugendfußballer. Es ist die Schwimmgruppe. Es sind ab und zu, aber auch einfach mal, wenn sich hier Familien treffen, ein-, zweimal im Jahr. Der Nutzer ist aber eigentlich immer die Einzelperson. Der nimmt dann halt unterschiedlich viele Menschen mit. #00:17:00#

I: Und gibt es denn die Möglichkeit, dass man sich dann zu einer Fahrt mit zu bucht? Als jemand der nicht fährt? #00:17:00

B2: Nee, das geht tatsächlich nicht. Also die Buchung als solche muss immer von einem Vereinsmitglied auch erfolgen und es muss ein Vereinsmitglied sein, weil ich darf von

Fremden kein Geld nehmen. Wenn ich von dir Geld nehme, habe ich ein Einnahmeproblem gegenüber dem Finanzamt. Mal ganz abgesehen davon, das Fahrzeug und der Fahrer ist auch nur versichert, wenn es von einem Vereinsmitglied genutzt wird. Ist aber keine große Sache, wir haben einen Monatsbeitrag von einem Euro. Und das wissen die Leute im Dorf, dass man den einen Euro noch mal durchaus investieren kann. Also das ist überhaupt gar kein Problem. #00:17:59#

I: Sie haben ja jetzt einen Wagen, eine [REDACTED] Kommen Sie damit gut aus? Merken Sie, dass es vielleicht auch mehr sein könnte? #00:18:19#

B2: Also wie gesagt, wir würden schon das eine Fahrzeug nicht kostendeckend bewegen. Und zweitens macht hier bei uns im Norden überhaupt keinen Sinn. Das reicht dicke aus. Der Nutzerkreis ist ja auch übersichtlich. Ich würde mal sagen, das sind 95% [REDACTED] Und die restlichen 5% haben sich mal fürs Auto interessiert, haben es vielleicht ein, zwei Mal genutzt und unter Umständen nur vergessen, wieder aus dem Verein auszutreten. Weil das macht für jemanden, der erst 10 Kilometer fahren muss, um zum Auto zu kommen, macht es auch gar keinen Sinn, sich da zu beteiligen. Hier im Ort ist das alles anders, da geht man notfalls einen Kilometer oder zwei zu Fuß, das ist alles machbar, oder fährt mit dem Fahrrad hin. Das ist alles machbar, aber für Menschen, die außerhalb von [REDACTED] wohnen, macht auch die Nutzung überhaupt gar keinen Sinn. #00:19:09#

I: Okay, also demnach wahrscheinlich auch keine Erfahrung mal gehabt, dass Leute gesagt haben: „oh, ich konnte jetzt mal nicht buchen, weil das Auto weg war? #00:19:19#

B2: Selten. Ich habe es selber zweimal gehabt. Es kommt mal vor, dass das Auto dann gerade unterwegs ist, aber das kommt tatsächlich selten vor. Und Beschwerden habe ich dazu in dem Sinne überhaupt noch gar nicht gehört. #00:19:33#

I: Gut, ja. Wenn der Kreis dann doch auch recht klein ist. #0019:41#

B2: Ja, eben. Wir sind, glaube ich, aktive Nutzer vielleicht, wenn es hochkommt, so 30, 40.

I: 30,40? Und ist das hier die Gemeinde [REDACTED] #00:19:51#

B2: Ja, das ist ein Ortsteil. Der Ort [REDACTED] ist ein Teil der Stadt [REDACTED] Wir haben in Summe 1800 Einwohner. Davon sind 1200 im Sportverein, ungefähr von den [REDACTED] 200 Mitglied im Verkehrsverein. Und wie gesagt, davon vielleicht dann so 30, 40 etwa, die als Nutzer eingetragen sind, aber mit ganz, ganz unterschiedlichen Nutzungszahlen. Der ein oder andere nutzt das Auto ein-, zweimal im Jahr, andere sind fast jede Woche unterwegs. Das ist wirklich total unterschiedlich. Es gibt Tage, da weiß ich, da brauche ich das Auto nicht buchen. Dienstagmittag brauche ich es nicht buchen, Donnerstagnachmittag brauche ich es nicht buchen, weil da weiß ich, da sind am Wochenende, wie es da sind, oft so jedes zweite Wochenende Jugendfußballer unterwegs. Das weiß man dann irgendwann. Und die, die dann vielleicht nicht dran gedacht haben, die merken es dann aber. Die sagen, dann müssen sie halt ein anderes Auto nehmen. Aber für ein zweites reicht es auf keinen Fall. #00:20:55#

I: Okay, ja, vielleicht so allgemein zu dieser Art Carsharing-Konzept oder Mobilitätskonzept hier auf dem Land. Sehen Sie es als, ich würde sagen, als Nische der Zeit an, wo es sich eben bestimmten Regionen lohnen kann, je nachdem, wie man es auch umsetzt oder auch kommuniziert. Gibt es Punkte, die man ansetzen könnte, damit es einfach breitflächiger im ländlichen Raum ankommt? #00:21:38#

B2: Also ich sag mal so aus unseren Erfahrungen heraus würde ich sagen, es hilft auf jeden Fall bestimmte Lücken aufzufüllen. Solche Ideen helfen zum Beispiel Zweitwagen, die Anzahl von Zweitwagen zu reduzieren. Es hilft in bestimmten Situationen, wir haben so den ein oder anderen kleinen Unternehmer im Ort, der dann vielleicht mal mit fünf, sechs Leuten für eine Betriebsfeier oder ins Theater nach Bremerhaven fährt. Muss er entweder ein Taxi nehmen oder das kann so nicht stattfinden, nur zwei Autos und das ist dann halt auch nicht so schön. Also in solchen Situationen hilft das, finde ich schon gut. Die Akzeptanz ist, glaube ich, allerdings in städtischen Bereichen, stadtnahen Bereichen gegenüber Carsharing noch ein bisschen ausgeprägter. Aber wie gesagt, das hat halt damit zu tun, dass auf dem Land oft einfach Autos sein müssen, ob man das will oder nicht. sind ja auch Leute schon wieder weggezogen, weil sie ihren Job in Bremerhaven mit dem ÖPNV nicht erreichen konnten. Das muss man so zur Kenntnis nehmen. Das ist so. Wobei wir durchaus gute Konzepte haben. Wir haben das Anrufsammeltaxi. Das hilft auch ganz, ganz viel, aber für jemanden, der regelmäßig um 8 oder 9 Uhr morgens in Bremerhaven sein muss, der kann ich mit dem Anrufsammeltaxi fahren. Der ist mit dem Bus aufgeschmissen, weil da fährt nichts. Und wenn er morgens hinkommt nach Bremerhaven, kommt er in der Regel abends nicht wieder weg, weil der letzte Bus um 17.30 Uhr fährt oder so. Das weiß ich genau, weil meiner Frau ging das so. Die ist Buchhändlerin und die konnte nie mit dem Bus nach Hause fahren. Morgens wäre er gegangen, aber abends nach Hause nie. #00:23:28#

I: War einfach zu unflexibel damit. Man muss sich echt an die Zeiten halten. #00:23:33#

B2: Ja, und ich sag mal so, wenn du bis 18.30 Uhr im Laden sein musst, dann kannst du nicht um 17.30 Uhr den Bus nehmen. Das schaltet sich aus. Schaltet sich aus, das geht nicht. #00:23:44#

I: Ja, also ist es eher ein Lückenfüller, genau. Es ist, wenn man mal einen Wagen braucht, für auch Gruppen, wie Sie gesagt haben, mal ganz hilfreich. Aber für jemanden, der jetzt mal zu festen Zeiten wohin pendeln muss, ist es keine Option. #00:24:02#

B2: Nee, ist es keine Option. Da wäre, wenn wir sowas wie einen Bürgerbus hätten zum Beispiel, ist mir gerade letzte Woche (unverständlich) über den Weg gelaufen. Da würde das schon eher helfen, aber ein Bürgerbus ist letztendlich auch eine Buslinie, nur mit einem kleineren Fahrzeug und in der Regel ehrenamtlichen Fahrern und geht auch wieder nur über die Landesverkehrsgesellschaft. Das würde vielleicht noch was helfen, aber da können wir mit Ideen wie einem Carsharing-Projekt an der Ecke, nicht wirklich helfen. Ich glaube, das wird in anderen Kommunen ganz ähnlich sein. #00:24:34#

I: Genau. Okay. Ja, ich habe jetzt soweit meine Punkte schon durch, würde ich so fast sagen. Vielleicht können wir da ganz kurz darauf eingehen. Sie meinten ja schon, dass es viel über Mundpropaganda geht. Wenn man sich damit beschäftigen möchte, dann fragt man: „wie hast du es mal probiert, wie war es?“ Hat es denn im sozialen Bereich was dazu beigetragen, dass man jetzt irgendwie was hat, wo man wieder zusammen mit sich was beschäftigen kann, sich mal austauscht oder was das ist? #00:25:37#

B2: Eigentlich nicht. Also wir hatten mal auch so eine Idee, dass wir mit älteren Leuten aus dem Dorf, die vielleicht lange nicht mehr, weil sie nicht mehr so mobil sind, nicht mehr aus dem Dorf rausgekommen sind, einfach um mal nach Bremerhaven zu fahren oder mal einfach eine Tour durch den Landkreis zu machen. Das wird nicht in dem Maße angenommen, wie wir das erwartet haben. Da brauchen wir natürlich dann auch wieder ehrenamtliche Fahrer. Letztendlich bin ich dann auch wieder der Einzige. Aber gut, das ist dann halt so. Ab und zu bin ich mit Besuchergruppen hier im Kloster unterwegs, wenn da irgendwelche Seminare sind. Dann zeige ich denen nochmal ein bisschen was. Aber das ist nicht so umfangreich geworden, wie wir das anfangs mal gehofft haben. Wie

gesagt, es sind immer zwischendrin aber auch Leute aus dem Dorf, die dann sich mit ein paar anderen Menschen schnappen und irgendwo hinfahren. Sei es zum Sport, sei es ins Theater, sei es ins Kino oder was weiß ich, einfach mal essen fahren. Irgendwo hin. Das wird schon genutzt, aber da würde ich jetzt nicht so den riesengroßen sozialen Gewinn herausrechnen wollen. #00:26:51#

I: Ich denke, für mich sieht es gut aus. Ich denke, wir haben es, ja. Dann würde ich auch mal die Aufnahme stoppen. #00:27:08#

Anhang 3.3: [REDACTED]

I: Okay, alles klar. Ja, so als Einstieg dachte ich, könntest du mal kurz erläutern, was du bei [REDACTED] machst und auch [REDACTED] einmal kurz erklären, was ihr macht. Hauptsächlich oder vorrangig die Carsharing-Sparte, würde mich interessieren. #00:00:20#

B3: Ja, ich bin [REDACTED] [REDACTED] arbeite seit ein bisschen über vier Jahren bei [REDACTED] und bin für die PR und Kommunikation verantwortlich. Das heißt ja, alles was intern, extern, kommunikativ irgendwie ansteht, nicht Marketing, aber quasi alle anderen Themen auch inklusive LinkedIn. Und [REDACTED] selbst gibt es jetzt seit 2016. Da wurden wir gegründet. 2017 sind die ersten 25 Fahrzeuge in Berlin an den Start gegangen. Mittlerweile haben wir so rund 20.000 Fahrzeuge und sind in zwölf Städten in Deutschland und haben unsere Fahrzeugflotte erweitert, unsere Nutzerschaft erweitert und halt irgendwie das Produkt auch immer stetig erweitert. Das heißt ganz klassisch ist dieser kilometerbasierte Tarif bei uns, weil wir sagen, der nimmt irgendwie auch ein bisschen den Stress aus der Fahrt. Du musst dich nicht hetzen beim Fahren. Die gleiche Strecke kostet immer gleich viel, egal wann, egal ob Stau oder nicht. Wir haben halt aber auch gesagt, manchmal braucht man eben Auto aber auch mal länger. Das heißt, es gibt auch Stundentarife, Tagestarife und dann eben bis ins Abo-Produkt dann die langfristigen Mieten von einem Monat bis 24 Monate. Und das Gleiche spiegelt sich auch ein bisschen in der Fahrzeugflotte selbst wider. Das heißt, wir haben die Kleinfahrzeuge, S, M, L, XL, wie man das von den Kleidergrößen auch kennt, also Kleinfahrzeuge bis Transporter, ist alles dabei. Also das ist so ein bisschen das Produkt in a nutshell. #00:01:51#

I: Die Transporter, finde ich, sieht man auch immer recht viele muss ich sagen. Also bei mir jetzt in Hamburg sehe ich sehr viele und die kleinen eben auch. Also es ist schon viel geworden auf jeden Fall. Du meinst gerade schon, dass ihr in zwölf Städten ja vertreten seid. Wie würdest du generell jetzt so über die Zeit, ihr hattet ja jetzt fast zehn Jahre dabei, ich weiß nicht, wie lange du jetzt dabei bist, aber es sind ja jetzt auch schon ein paar Jahre in denen [REDACTED] aktiv ist. Wie würdest du generell die Entwicklung, Carsharing-Bereich jetzt, ist jetzt unabhängig von ländlich oder urban nur, wie würdest du das so einordnen über die Zeit? #00:02:38#

B3: Also es gibt ja zwei verschiedene Arten von Carsharing, das habe ich jetzt gerade in unserer, in meiner Beschreibung nicht erwähnt, aber wir bieten ja Free Floating an, das heißt die Fahrzeuge stehen innerhalb eines Gebiets und können da flexibel angemietet und dann irgendwo anders auch wieder abgestellt werden. Dann gibt es aber noch das stationsbasierte, da holt man an einer Station das Fahrzeug ab und muss es dann halt irgendwann nach der Mietdauer dort auch wieder hin zurückbringen. Und dieses Modell gibt es halt schon sehr viel länger, seit Jahrzehnten, und dann Free Floating ist halt ein bisschen jünger. Und wir waren dann auch nicht die allerersten im Free-floating. Generell lässt sich aber seit Beginn an irgendwie so ein stetiges Wachstum erkennen. Also es ist irgendwie der Bundesverband Carsharing, der allerdings muss ich ganz klar sagen, primär die Interessen der stationsbasierten Carsharer vertritt, gibt aber einmal im Jahr so eine Statistik raus und da sieht man halt auch, also die Nutzenden, die wachsen, also die Nutzenden, die Flotte, die Kommunen, also alles wird von Jahr zu Jahr mehr und auch was wir beispielsweise letztes Jahr sehen konnten, dass unsere Flotte, unser Fuhrpark, unsere Fahrzeuganzahl mehr oder weniger stabil geblieben. Wir sind erst mal seit Beginn an nicht gewachsen, was die Fahrzeuganzahl angeht, aber trotzdem was die Kundinnenanzahl angeht. Also genau, das wird einfach mehr und mehr zu einer Normalität im Carsharing. Also auch allein Kinder wachsen jetzt mit diesem

Thema auf. Als ich Kind war, gab es das halt noch nicht so in dem Umfang und mir war es halt klar, jeder hat irgendwie sein eigenes Auto, aber Kinder wachsen jetzt halt irgendwie auch damit schon auf. Wir haben auch ganz süß Kollegen, wo dann die Kinder so kleine Spielzeugautos selbst gemacht bekommen mit [REDACTED] weil sie wollen halt auf ihrem Spielzeugteppich das gleiche Auto haben, wie mit dem Papa immer fährt und so. Das ist halt ganz süß einfach und ich glaube deswegen, da gibt es halt dann einfach auch noch mal einen ganz großen Wandel, der uns auch noch bevorsteht, aber auch schon ongoing ist. #00:04:50#

I: Und wie gesagt, ihr seid ja nun mal in Städten vertreten. Gibt es bei euch trotzdem, oder wisst ihr trotzdem, wie ihr so auch aufs Umland, jetzt Berliner Umland, wie ihr da mit eurem Angebot, Carsharing-Angebot, das drumherum beeinflusst, also wie da so die Nutzungsverhalten ist vielleicht auch? #00:05:18#

B3: Vielleicht einmal kurz zur Erläuterung, immer dieses quasi Stadt-Land ist halt immer so ein bisschen die Frage, was genau meint man mit Land und was mit Stadt und wie gibt es dann da irgendwie aber noch einen öffentlichen Nahverkehr oder nicht und was wir generell sagen ist halt, also car sharing, free floating car sharing funktioniert halt nur dort, wo du auch andere Alternativen hast. Andere Alternativen heißt andere Mobilitätsanbindungen, weil wir jetzt Backbone ist immer Busbahn, U-Bahn, Straßenbahn, was auch immer und Carsharing ergänzt halt diese Art der Mobilität. Du wirst dich jetzt nie komplett alle Wege mit einem Carsharing abbilden, das ist halt gar nicht das Ziel, sondern es soll halt quasi so in Peaks helfen und deswegen ist halt auch so ein Free Floating Carsharing nicht sinnvoll in Gegenden, wo nichts ist. Das ist halt die Annahme oder der Wunsch, weil die Leute sagen dann so, hä, hier bei uns, da fährt nicht mal die Bahn und der Bus fährt irgendwie auch nur fünfmal am Tag und kommt mal hierher, aber dort würde es halt auch nicht, also da würde es halt so in der Art nicht funktionieren. Da funktioniert halt vielleicht ein stationsbasiertes Angebot, weil du ja sowieso hin und zurück pendelst, aber bei uns geht es ja auch ganz oft nur um A-B-Fahrten. Genau, also das quasi irgendwie schon mal so als jetzt grundlegendes Wissen zum Thema, wo funktioniert was. Und was wir halt aber, also was wir sehen ist halt, oder deswegen bieten wir ja auch diese verschiedenen Tarife an. Du kannst ja quasi jetzt von dort jetzt nicht auf dem Land wohnen, aber wenn du halt in Berlin mal aufs Land fahren möchtest oder in Urlaub fahren möchtest, dann kannst du ja irgendwie trotzdem den Carsharing-Auto nehmen. Also da sind ja dann kannst du den Tagestarif, Wochenendtarif oder was auch immer nutzen dafür. Oder wenn du halt wirklich sagst, das hatten wir jetzt, dafür haben wir, ich sollte mich jetzt auf Carsharing fokussieren, aber deswegen haben wir halt unter anderem ja auch quasi die Produktpalette erweitert. In manchen Situationen sagst du halt, ich brauche für eine längere Zeit ein Auto oder ich wohne halt in der Gegend, wo ich jetzt für einen bestimmten Zeitraum ein Auto brauche und das kann ja dann eine ländlichere Region sein und da bietet sich dann halt so ein Auto-Abo an. Da hast du dann dein eigenes Auto, aber halt nicht für 10, 15, 20 Jahre, sondern halt nur für einen kleineren Zeitraum. #00:07:52#

I: Das stationsbasierte Carsharing bietet sich im ländlichen Raum natürlich an, ja. Wenn man dieses an Hauptverkehrspunkten stehen hast, oder um eben die ergänzend zur Bahn nochmal die letzte Meile zu machen, wie es immer so heißt. Also du meinst ja gerade schon, das Angebot, was ihr hier habt, das schließt das so ein, aber das ist jetzt nicht, dass ihr Überlegungen habt, wie ihr vielleicht euer Angebot erweitern könntet auf das Flächenland, oder dass ihr euch andere Konzepte überlegt, wie sowas gehen könnte. Ist das ein Thema? #00:08:59#

B3: Also ich glaube es gibt ja schon sehr gute stationsbasierte Anbieter, die das halt irgendwie dann auch gut abdecken können. Es gibt ja dann oft auch von den Kommunen selbst Angebote, die das dann auch bezuschussen und so weiter. Und [REDACTED]

beispielsweise arbeitet, glaube ich, dann auch so ein bisschen mit, wie heißt das, wie so franchise-mäßig oder so, dass sie so eine Art stationsbasiertes Modell dann auch in Kommunen anbieten. Wir haben das jetzt aber aktuell nicht geplant. Wir sehen auch noch genug Potenzial in anderen Städten und auch in den Städten, in denen wir aktiv sind, weiter zu expandieren und in andere Städte zu expandieren, als dass wir jetzt das Produkt ummünzen. Und weil es halt so ist, es gibt ja auch schon gute Lösungen am Markt. Rufbusse zum Beispiel, jetzt gar nicht nur immer Carsharing für ländliche Regionen, sondern ihr habt ja in Hamburg theoretisch Moja, das ist ja eigentlich irgendwie was, was gut für den äußeren oder für äußere Bezirke oder eher den ländlichen Bereich funktionieren würde, halt auf Knopfdruck oder per Telefonbusse zu holen. #00:10:24#

I: Ja, ich habe noch so ein paar Fragen und es geht auch natürlich hauptsächlich weiter um den ländlichen Raum. Was du denkst, was sind Herausforderungen gerade da, um Carsharing anzubieten? Wenn du das aus deiner Position heraus was dazu sagen kannst, auch wenn ihr da jetzt hauptsächlich nicht vertreten seid. #00:11:01#

B3: Ich glaube, wie gesagt, für uns als Freefloater, Hauptherausforderung ist, dass je nachdem, ob was anderes angeboten wird und was für uns jetzt als Freefloater auch noch wichtig ist, also beispielsweise, also Potsdam ist jetzt ja keine ländliche Region, aber ist ja schon eine kleinere Stadt und die bieten wir ja an, ein bisschen wie so eine Art Zusammenschluss mit Berlin, weil wir sagen, dass dieses Zusammenspiel dann gut funktioniert, also weil Leute innerhalb von Potsdam fahren gar nicht so viel, aber es gibt dann viele Pendelbewegungen nach Berlin oder von Berlin nach Potsdam. Das Gleiche haben wir auch in Hamburg, ich weiß gerade nicht genau, Ich müsste mal in die App gucken. Aber ich glaube, wir waren da auch in [REDACTED] #00:11:52#

I: Mhm. In Hamburg jetzt? #00:11:54#

B3: Ja, bei [REDACTED] oder so. Das ist ja nicht Hamburg, Hamburg. Sondern ist ja dann auch so ein ländliches Gebiet drumherum. Ich guck mal in die App. Ja, [REDACTED] bei Hamburg heißt das. Östlich von Hamburg. Da sind wir auch. Oder was ist hier noch? Das gehört wahrscheinlich sogar noch zu [REDACTED] - [REDACTED] da sind wir auf jeden Fall auch. Und das sind halt so ein bisschen ländlichere Gebiete, die wir schon dann bilden. Aber halt als Zusammenspiel dann mit der Stadt. Also in [REDACTED] würden wir jetzt nicht alleinstehend irgendwo mitten in Deutschland abbilden, weil das einfach viel zu aufwendig wäre. Wir müssen ja dafür sorgen, dass die Fahrzeuge gereinigt werden, dass sie geladen sind, dass sie funktionieren, TÜV haben, all diese Sachen. Und dafür braucht es ja irgendwie einfache Menschen. Und wenn dann [REDACTED] irgendwie alleinstehend wäre, wäre das halt einfach irgendwie gar nicht abbildbar effizient und ökonomisch. Und deswegen, das funktioniert dann halt im Zusammenspiel mit größeren Städten, wo man dann halt einfach das Personal hat und die das dann mitmachen. Das ist halt noch so ein Thema. Und sonst, ja, ich glaube, also eine allgemeine Herausforderung ist natürlich dann irgendwie diese, ja, ländlichen Regionen. Also je nachdem, was man damit genau definiert, und ich glaube, das solltest du dann irgendwie einleitend in deiner Arbeit wahrscheinlich auch machen, ist es halt wirklich einfach dieses, man ist so krass an Autos gewöhnt, jeder hat da eins und im Zweifel ist es auch nicht das erste Auto, was dann da potenziell ersetzt wird, sondern vielleicht eher das zweite Auto, wenn man Glück hat oder das dritte oder vierte Auto, was dann eher ersetzt werden würde, weil du da einfach weiterhin so diesen Sicherheitsfaktor hast, dass du einfach, wenn du dich auf was anderes verlässt, hast du es halt nicht so sehr in der Hand und ich glaube, das ist halt im Kopf verankert. Das ist halt, wenn du hier in Berlin bist mit 7.000 Fahrzeugen oder in Hamburg haben wir, glaube ich, 4.000 Fahrzeuge, dass so, also wenn du die App aufmachst, ist halt sehr wahrscheinlich eins in Laufnähe. Das ist halt dann irgendwie bei so einem, weiß ich nicht, 1.000 Seelen-Dorf natürlich irgendwie anders. Vielleicht hat dann auch bei einem stationsbasierten Modell, vielleicht hat der Nachbar das jetzt gerade ausgeliehen.

Das weißt wir halt dann in dem Moment nicht und ich glaube, das ist halt einfach irgendwie, ja, eine Schwierigkeit. #00:14:30#

I: Die Flexibilität ist dann einfach auch nicht so da, wenn man dann sein eigenes Auto ersetzen würde, müsste, also dann nur für ein Carsharing-Auto, dann ist man sehr eingeschränkt, das hatte ich auch schon viel gehört. #00:14:47#

B3: Was vielleicht auch funktioniert, sind dann halt so Nachbarschaftsautos oder so, dass man halt irgendwie sagt, irgendwie die Straße, die fünf Reihenhäuser hier, die teilen sich ein Auto zusammen oder irgendwie sowas. Das könnte halt auch noch eine Option sein. #00:15:03#

I: Ja, also im Groben jetzt eher so Nischen, immer so Nischenlösungen für bestimmte Bereiche, wo was klappen kann. Vielleicht auch immer abhängig von den Menschen, die auch da wohnen, was die bewegt, ob die Lust haben sich zu engagieren. Aber jetzt, ja, für euch oder für vielleicht eine andere Firma, die es professionell anbietet nur im Zusammenspiel mit der großen Stadt. #00:15:31#

B3: Genau, ja, dass man sich halt so peu à peu immer weiter ausweitet. Also und das machen wir ja auch, das machen wir quasi im Münchener Umland, Berliner Umland alles. Aber genau, das funktioniert jetzt halt nicht losgelöst irgendwie, einfach eine... #00:15:48#

I: Ja, ja. Aber wenn es sich anbietet, dann macht ihr es ja auch schon, dann ist das eine gute Lösung. Und hat sich auch bewährt für die jetzt? #00:15:58#

B3: Ja, halt aber auch, ja, muss man auch so und so. Also jetzt quasi einen Schwung aus der Erfahrung. In München haben wir es zum Beispiel so, dass es krasse geografische Unterschiede gibt. Also wir sind im Norden so ein bisschen expandiert in so ein paar Umland-Gemeinden und da wurde das echt auch gut angenommen. Und das ist ja auch immer der Wunsch irgendwie, quasi von den Kommunen und so kommt hierher und wenn man dann da ist, ist es halt aber oft, dann finden die Anwohnerinnen das zum Beispiel gar nicht so, dass sie fährt. Das hatten wir dann im Süden ein bisschen mehr in den Gemeinden. Da haben wir nämlich letztes Jahr einige aufgemacht und dann auch wieder geschlossen, weil wir halt echt viel negative Presse hatten, weil dann halt auf einmal die [REDACTED]-Carsharing-Autos stehen überall rum und nehmen uns die Parkplätze weg. Und das ist so dieses: „Hey, was machen die dann jetzt hier in meiner Straße?“ Und das halt aber der Nachbar das Auto da wahrscheinlich abgestellt hat, das ist halt gar nicht in den Köpfen, das sind halt so die Bösen, die da oben, die haben das Auto da hingestellt. Also das ist halt dann auch immer so dieses was Neues, da ist man immer erstmal auch ein bisschen suspekt und steht dem kritisch gegenüber, das merken wir. Und genau, es ist halt auch in Hamburg, in [REDACTED] das glaube ich sogar auch, da hatten wir das auch. Also die lokalen Händler, glaube ich, die hatten sich dann da so zusammengetan und dann so auch so ein Foto zusammen posiert für die [REDACTED] Zeitung. Die sich dann halt auch beschwert haben, weil dann da halt so zwei Carsharing-Parkplätze ins Leben gerufen wurden und dann waren sie so: „Die nehmen uns die Kunden weg, denn unsere Kunden können ja jetzt da nicht mehr parken.“

(Unterbrechung in der Aufnahme bei #00:17:44#)

(Beginn zweite Aufnahme)

B3: Aber dass die Kunden vielleicht auch mit einem [REDACTED] kommen könnten, war gar nicht bewusst. Ich würde sagen, dass es einfach auch ein bisschen von der Bevölkerung

abhängt. Also auch so ein bisschen, wie gut wird es angenommen. Das dauert halt auch irgendwie ein bisschen seine Zeit manchmal. Wie wird es auch politisch gefördert, wie sehr steht halt irgendwie die Stadt und Politik dahinter. #00:00:52#

I: Und jetzt wollte ich gerade fragen, wie es auch so kommuniziert war? Also vorausgeplant und dann auch an die Bevölkerung herangetragen wurde? Passt auf, wir haben hier die Wünsche auch, wir wollen das umsetzen hier vor Ort mit Carsharing-Plätzen, gab es da auch Probleme? #00:01:15#

B3: Also es ist ja so ein bisschen, das kannst du ja irgendwie primär über die Presse einspielen aber du kannst jetzt nicht die Leute irgendwie anrufen und ihnen Bescheid sagen oder eine Rundmail schreiben. Das ist meistens auch schwierig aber wir hatten schon unterschiedlich Situationen. Jede Stadt und Kommune sieht es anders, aber viele von diesen kleinen Kommunen waren dann schon progressiv und dann gab es halt so dieses klassische Willkommensfoto, wir zusammen von den [REDACTED] und dann wurde das da halt in dem lokalen Blatt abgebildet. Eigentlich auch positiv, aber sowas ist halt auch extrem wichtig, so dass, und dass auch wenn dann Beschwerden reinkommen von Kundinnen, die melden sich ja dann bei uns vielleicht, aber die melden sich dann ja auch bei ihrem Regionalpolitiker. Dass da dann halt irgendwie auch ein bisschen so eine Verteidigung stattfindet, oder eine Erklärung, oder nicht nur die Beschwerden kommentarlos weiterleiten, sondern auch einfach eine Sensibilität dafür haben. #00:02:34#

I: Ja, da ein bisschen beide Seiten zusammenbringt und auch Verständnis schafft. #00:02:38#

B3: Ja, Info-Sessions. Das hatten wir, glaube ich, in Stuttgart. Also das ist jetzt auch keine Kleinstadt, aber das gibt es dann auch so, ich weiß gar nicht, wie die Bezirke in Stuttgart heißen, aber da dann gab es das auch so auf lokaler Ebene, dass man dann so Info-Abende hatte und dann stand man da so Frage und Antwort. Das ist auch nicht immer angenehmen und schön, aber irgendwie so ein bisschen, ja, so Berührungspunkte schaffen. Und sowas ist, glaube ich, irgendwie auch wichtig. Dass man nicht so anonym bleibt, sondern irgendwie Gesicht zeigt. #00:03:09#

I: Man sieht mal jemanden, Leute können mal jemanden fragen. Face to face ist, glaube ich, bei manchen schon gut geholfen. #00:03:16#

B3: Ja #00:03:19#

I: Da die Zeit ja auch schon fast vorbei ist, nur noch ein kleiner Ausblick von dir, was du denkst, was könnte das Carsharing vielleicht noch großartig verändern in den nächsten Jahren, beispielsweise technologische Entwicklungen? Egal welcher Bereich. #00:03:57#

B3: Also, was wir generell sagen, das ist keine Raketenwissenschaft, aber es ist ja einfach so, dass es auch ein sehr politisches Thema ist, sehr lokalpolitisch. Je nach Stadt haben wir irgendwie halt andere Regeln. Wir werden dieses Jahr übrigens auch eine neue Studie aufsetzen und dann gibt es nochmal neue Ergebnisse und nochmal irgendwie neue belastbare Zahlen und so was zum Beispiel wird dann auch hoffentlich dann noch mehr Treiber sein, um halt ein positives oder förderndes Regelwerk für Free Floating Carsharing zu schaffen, dass man einfach auf weniger Barrieren stößt, dass man irgendwie mehr miteinander mit der Stadt irgendwie diese Regeln umsetzt, die halt dann förderlich sind. Also es ist halt ganz viel dieses Parkgebühren-Thema. In Hamburg gibt es ja so eine Parkpauschale pro Auto, pro Monat. Das ist auch irgendwie super und E-Fahrzeuge sind davon ausgenommen. Das ist super, aber in anderen Städten läuft es

halt anders. Und ich glaube ein großes Thema ist dann auch noch dieses Mobilitätsdatengesetz, also irgendwie das ganze Thema Daten. Wie geht man damit in Zukunft um? Es gab halt jetzt irgendwie einen neuen Vorschlag oder halt ein Gesetz, was irgendwie so fast schon durch war, wogegen die Anbieter aber alle waren. Also dass man die Idee war, dass alle Daten dann einfach so open-source-mäßig zur Verfügung gestellt werden und dann haben sich relativ alle gefühlt dagegen gestellt, weil wir halt gesagt haben, also ja, wir verstehen schon, dass man irgendwie gewisse Daten teilt, das machen wir auch mit den Stimmen generell, aber jetzt einfach unsere Daten open-source-mäßig für alle, für jeden zur Verfügung zu stellen, ist halt auch extrem gefährlich, weil das einfach den Wettbewerb krass schaden könnte. Wenn dann jetzt einfach, ich meine wir sind nun schon relativ groß, aber wäre das zu einem anderen Zeitpunkt gekommen, hätte man einfach ganz schnell sehen können: „ach guck mal, da läuft es nicht so gut, da läuft es besonders gut“ ja gut, dann gehen wir da jetzt erstmal nur rein mit den Fahrzeugen, weil die schon ja auch, und samstags machen wir immer zwei Cent günstiger als die, weil, und so, also da kannst du dann ganz viel abgucken und das halt, also Wettbewerb ja, aber halt nicht auf so mit so einer Basis. Also Daten, mal gucken wie sich das entwickelt und ja also generell wird sich irgendwie so technisch wird's da glaube ich auch noch viel geben irgendwie einfach dann also ganz zukunfts-mäßig, aber irgendwie dass du dann irgendwie alles voreingestellt hast in deinem Auto je nachdem welches Profil du hast, also wie so ein Human-Interface-Sourcing. Aber dafür müssen die Autos das ja auch erst mal können. Also wenn ich jetzt gerade noch eine manuelle Sitzverstellung beim VW Polo habe, dann kann sich da jetzt auch nicht automatisch ein Sitz nach Präferenzen einstellen. Aber sowas wird es eigentlich schon dann in Zukunft auch geben. Also alles möglichst convenient für den Nutzer zu machen. Das ist wahrscheinlich alles in die Richtung. #00:07:09#

I: Okay. Ja, sehr interessant. Dankeschön. Ich denke, dann würde ich auch jetzt hier die Aufnahme beenden. #00:07:20#

Anhang 3.4: [REDACTED]

I: Ich dachte, als Einstieg wäre es ganz sinnvoll, wenn Sie einfach kurz mal erzählen könnten, was Sie tun bei [REDACTED] und auch einmal [REDACTED] kurz umreißen könnten, das Konzept. #00:00:15#

B4: [REDACTED]

[REDACTED] Erst in den letzten Jahren haben sich andere Carsharer umorganisiert, sind auch eine Genossenschaft geworden. Zum Beispiel in Tübingen und Teilauto in Ostdeutschland ist gerade dabei, sich von der GmbH umzuwandeln in eine Genossenschaft. Also auch andere haben. Das ist noch mal ein separates Thema, Genossenschaften. Aber wir haben von Anfang an gesagt, wir wollen, dass wir Nutzer sind. Also Nutzerinnen und Nutzer sind unsere Eigentümer. Also Carsharing, also in Kiel und Lübeck sind wir ansässig und das gehört 2200, circa, Mitglieder. Und darüber hinaus haben wir noch Verträge mit Kund:innen. Da muss man nicht Mitglied der Genossenschaft sein, man kann also auch normalen Kundenvertrag abschließen mit uns. Bei der Genossenschaft hat man ja längere Kündigungsfristen. Da ist man mindestens immer ein Jahr dabei und kann nur mit drei Monaten zum Jahresende kündigen. Das war natürlich eine Hürde für einige Leute und so hat man schon im frühen Jahr 2005 angefangen auch mit Kunden Verträge zu machen. Diese beiden Möglichkeiten gibt es bei uns einzusteigen. Aber wir sind überzeugt von dem Konzept Genossenschaft, weil das eben nicht gewinnorientiert ist. Alle Überschüsse werden wieder reinvestiert und das kommt eben auch den Nutzerinnen und Nutzern zugute, dass das Angebot stetig verbessert wird. Wir haben circa 8.000 bis 9.000 Fahrtberechtigte, also angemeldete Fahrerinnen und Fahrer. Effektiv nutzen das natürlich längst nicht alle. Viele benutzen das Carsharing als sogenannte Mobilitätsversicherung. Ich nenne mal ein Beispiel, wenn sie eine Fahrgemeinschaft haben und sie sind einmal die Woche selbst dran zu fahren, dann lohnt sich dafür das nicht ein Auto zu unterhalten. Oder wenn sie einen Zweitwagen haben, mit dem sie die Kinder durch die Gegend kutschieren, das ist auch teuer. Und wenn sie für diese Zwecke, sagen wir, nur zwei bis dreimal in der Woche oder im Monat Angelegenheit zu erledigen haben, dann ist es sinnvoller dafür Carsharing zu machen. Also das ist ein wesentlicher Teil der Klientel. Ein großer Teil sind auch Freizeiffahrten. Also wir haben bei uns fast die Hälfte sind Freizeiffahrten. Das heißt Ausflüge, Besuche, auch Urlaube, Wochenendtrips usw. Das ist ein großer Teil, der bei Carsharing anfällt. Der andere Teil ist Geschäftsverkehr, Dienstreiseverkehr. Wir haben also auch ein Drittel unseres Umsatzes machen wir mit Geschäftskunden. Das heißt entweder sind das Verwaltungen, die [REDACTED] und [REDACTED] oder auch größere Betriebe, Architekten, Büros, kleine Selbstständige, die tragen auch erheblich zum Gelingen des Car-Sharings bei. Wir haben circa 300 Autos in Kiel und Lübeck an 120 Standorten circa. Also im Schnitt haben wir zweieinhalb Fahrzeuge an den Standorten. Das variiert aber Das fängt von einen Autostandorten bis zu großen Stationen, wo wir auch 12 oder 14 Autos haben. Dementsprechend hat man natürlich die Auswahl entweder nur zwischen einem Kleinwagen und einem Miniklasse oder auch größere Fahrzeuge wie Kombis, Hochdachvans, Transporter und Kleinbusse. Also die ganze Palette bieten wir an, aber die größeren Fahrzeuge nur an ausgewählten Stationen. Der Standard ist im Grunde bei uns die Ausstattung Kleinwagen, Miniklasse, sowas wie E-Up oder Up. Dann kommen Corsa und Fiesta, solche Größen, das ist bei uns die Kleinklasse. Und dann kommen Renault Kangoo oder Ford Tourneer. So wird es immer größer und wir haben circa 30 Prozent Elektrofahrzeuge. Das ist ein relativ hoher Anteil, weil wir als Genossenschaft, wie gesagt, nicht rein rentabilitätsorientiert sind, sondern wir haben von Anfang an schon seit 2012 auf E-Mobilität gesetzt und den

Anteil an der Flotte immer erhöht. Also Klimaschutz, Umweltschutz ist für uns ein ganz zentraler Aspekt und Nachhaltigkeit. Insofern wollten wir schon früh dazu beitragen. Wir haben 2018 begonnen, einen größeren Umfang in [REDACTED] zum Beispiel E-Autos anzuschaffen, Renault Zoes auf Bitten des Bürgermeisters, weil es einen Aktionsplan saubere Luft gab und die Elektroautos natürlich vor Ort keine Emissionen verursachen. Aber das wäre jetzt eine längere Diskussion über E-Mobilität, die wollen wir, glaube ich, jetzt nicht führen. Die ist natürlich mit höheren Investitionen verbunden, weil die Autos in der Infrastruktur selbst (unverständlich) werden müssen. Was ist gerade für kleine Anbieter, wenn wir den Bezug zum ländlichen Raum herstellen, eine große Herausforderung. Wenn die Ladeinfrastruktur nicht gefördert wird durch Land oder die Stadt oder Stromanbieter oder ähnliches, dann ist das recht teuer. Das ist schon mal eine große Herausforderung. #00:05:42#

I: Das hatte ich auch gelesen, also auch vom Bundesverband für Car-Sharing, dass sie eher auch zu den Verbrennermotoren raten, wenn man sowas beginnt, eben aufgrund der Umsetzbarkeit, wenn man so ein Projekt startet. #00:05:56#

B4: Auch für die Flexibilität, wenn man eine Ladesäule irgendwo hinstellt, dann sollte die 8-10 Jahre da auch genutzt werden. Und dann ist man eben nicht mehr flexibel vom Standort. #00:06:05#

I: Weil ich auch, auf der anderen Seite, das hatte ich dann irgendwie auch in einem anderen Gespräch, und da ging es, also war es eben auch ein Konzept auf dem Land, und die haben auch nur ein Auto gehabt, und wollten unbedingt aber ein E-Auto haben. Also das war für die außer Frage, dass das ein E-Auto sein sollte. Und hat sich auch bisher wohl gut gemacht. #00:06:37#

B4: Ja, es gibt hier in Schleswig-Holstein, da haben Sie vielleicht von gehört, Dörpsmobile. Das sind E-Autos, die auch vom Land gefördert werden. Da gibt es eine Agentur, die die auch berät und unterstützt und untereinander vernetzt und das ist genau das gleiche. Das fing an den [REDACTED] da hat der Bürgermeister damit angefangen, hat aber schnell erkannt, dass das ihm über den Kopf wächst und da braucht es immer Betreuer und Leute, die die andere Personen auch begleiten und einweisen. Bei E-Mobilität, da ist eigentlich nur eine kleine Hemmschwelle, also die Hemmschwelle ist immer da, wenn die Leute es nicht gewohnt sind, wenn sie es nicht kennen. Es fängt schon damit an, dass es nur Automatik-Autos sind. Und das muss man den Leuten erklären und sagen, es ist eigentlich ganz einfach. Du musst nur deinen linken Fuß stillhalten, wie in der Fahrschule. Du darfst ihn nicht mehr benutzen zum Kuppeln. Und dann ist es super einfach, um komfortabel zu fahren. Aber das müssen die Leute erstmal begreifen und einmal Probefahrt gemacht haben, um zu merken, wie einfach das ist. Und das anschließen an die Ladesäule, all solche Fragen, die müssen beantwortet werden. Und dafür braucht es jemanden, der das vor Ort erledigt. #00:07:46#

I: Vielleicht können wir da kurz weitermachen. Sie meinen ja, dass 30% E-Autos in Ihrer Flotte sind. hatten sie auch Erfahrungen damit, dass dies die Nutzung erschwert hat? #00:08:10#

B4: Erschwert nicht, aber es gibt halt Vorbehalte auch in der Diskussion, in der öffentlichen Diskussion sagt man da war es nicht gerade vorteilhaft für das ganze Thema, weil so viele Zweifler, Skeptiker da sind und ob das überhaupt umweltfreundlich ist und diese ganzen und das ist viel zu umständlich und die Reichweitenangst das ganze Thema. Es

sind so viele Fragen drumherum dass viele Leute erst mal verunsichert sind und bei uns ist es so dass die E-autos schon Jahresfahrleistung haben die geringer ist. Also im Gesamtschnitt liegt das so zwischen 22.000 und 25.000 Kilometer bei den Autos die einigermaßen gut fahren und bei E-Autos war das lange Zeit, da fingen wir mit 12.000 Kilometer an dann steigerte sich das auf 15.000, dann auf 18.000 und an guten Standorten liegen wir jetzt auch deutlich drüber. An so richtig guten Stationen, die zentral gelegen sind, gut erreichbar sind, wo eine hohe Nachfragedichte ist, da fahren die fast so gut wie Verbrenner inzwischen. Aber es braucht halt Zeit, das geht nicht so schnell und es braucht die Leute diese positive Erfahrung, diese Nutzererfahrung, dass Leute merken: „Oh in der Stadt ist das ja viel angenehmer. Ich muss nicht ständig kuppeln. Ich kann mich an die Ampel oder an den Stau oder so ranrollen lassen. Ich brauche nur kurz vom Gas gehen, dann rollt er weiter.“ Also das sind viele subtile Dinge. Oder die Beschleunigung, dass man super schnell jemanden überholen kann. All das sind Komfortgewinne, die man nachher hat. Und das muss man einfach physisch erstmal erfahren. Das dauert halt, bis die Leute diese Erfahrung machen und dann berichten, dass es ja eigentlich ganz angenehm ist. So verschwinden dann die Vorteile auch langsam. Also manche Leute sagen dann, ich will gar keinen Verbrenner mehr fahren. Die sind so überzeugt, dass sie sagen, ich will eigentlich möglichst nur noch E-Autos nutzen. #00:09:58#

I: Ja, interessant. Okay, vielleicht ein bisschen zurück zum ländlichen Raum. Den musste ich ja auch oder möchte ich ja auch erstmal definieren in meiner Arbeit. Das ist ja auch gar nicht so leicht mehr. Also man sagt ja, die klare Unterscheidung zwischen Stadt und Land ist ja so nicht mehr gegeben. Das ist ein Kontinuum mittlerweile. Trotzdem habe ich in meiner Arbeit ja Städte wie Kiel und Lübeck sind eben nicht ländliche Raum, aber eben wo sie ja auch vertreten sind, was ich gesehen habe, Landkreis [REDACTED] [REDACTED] wo sie ja auch dann Stationen haben, Stellplätze haben für ihre Fahrzeuge, genau. Was waren denn die Auslöser für diese Stellplätze? #00:11:00#

B4: Also letztendlich in diesen Städten, das sind ja immer noch Kleinstädte. [REDACTED] hat 10.000 Einwohner, ist noch eine Kleinstadt. Auch [REDACTED] ist kein ländlicher Raum, sag ich mal. Aber es ist natürlich schon eine Kleinstadt, da gibt es andere Voraussetzungen als wirklich auf dem Dorf. Also von den Dörpsmobilen, wie der Name schon sagt, Dörf - Dorfsmobile, das sind noch mal ganz andere Herausforderungen dort, als in der Stadt wie [REDACTED]. Aber wir haben Anfragen gekriegt von der Stadt [REDACTED] oder auch von [REDACTED] ob wir nicht dort auch Carsharing anbieten können. Haben wir gesagt, ja grundsätzlich schon, nur wir brauchen eine vernünftige Auslastung. Das heißt, die Kommune selbst muss sich schon mal verpflichten, die zu nutzen und sie haben uns eine Auslastungsgarantie gegeben oder eine Umsatzgarantie. Das benötigen wir denn schon, weil wir nicht auf eigene Rechnung von Anfang an, wir können nicht sagen, wir nehmen mal drei Jahre oder fünf Jahre Defizite in Kauf und das muss man in der Anlaufzeit und das summiert sich dann schnell auf mehrere, auf den fünfstelligen Betrag, sage ich mal schnell, über mehrere Jahre gerechnet. Wenn Sie dann erstmal nur 200 Euro im Monat oder 300 Euro im Monat Umsatz haben und Sie brauchen aber sieben bis 800 Euro, dann ist da ein großes Delta. Und so war es da auch. Und nur weil die Stadt [REDACTED] gesagt hat, wir decken das ab. Der frühere Bürgermeister ist jetzt nicht mehr da. Der hat gesagt, ja ich will das aber gerne. Ich will dann auch, ich erhöhe an anderer Stelle meinerseits die Parkplatzgebühren oder andere Dinge. Ich schaffe das ab, dass die Leute mit ihrem eigenen Pkw zur Arbeit kommen. Die kriegen keinen Parkplatz mehr gestellt. Dann muss man das schon mit Einsparung rechtfertigen. Und die andere, das ist das eine, dass Kommunen uns beauftragen, dann ist das Auftragscarsharing, so gibt es den Begriff auch, und dann eben über Nutzungsgarantien, über Umsatzgarantien. Das ist der eine Weg in diesen Räumen. Der andere Weg ist, dass Wohnungsbaugesellschaften auf uns zukommen und sagen, wir haben hier ein Wohnprojekt, das wir starten wollen. Da müssen wir, was weiß ich, ein paar Dutzend Stellplätze errichten und dann gibt es die Bauordnung, die

es ermöglicht, wenn Carsharing angeboten wird, muss man weniger Stellplätze errichten. Dann gibt es den sogenannten Stellplatzschlüssel, der ist dann nicht mehr 1 zu 1, sprich pro Wohnung ein Stellplatz, sondern ist dann nur 0,2. Das heißt, pro Carsharing-Auto, das Sie da hinstellen, muss er vier Stellplätze nicht errichten. Und das kann gerade bei Tiefgaragen oder ähnlichen doch schnell wirtschaftlich sich rechnen. Das sind einfach viel weniger Stellplätze. In [REDACTED] haben wir es z.B. in [REDACTED] bei einer Genossenschaft gehabt, die hätten gar keine Tiefgaragenplätze für so viele Bewohner errichten können. Und nur weil wir zwei Carsharing-Autos hingestellt haben, war das möglich. Da haben sie die Einsparung gehabt und es hat sich für die gerechnet. Auch wenn sie uns dann praktisch eine Garantie geben mussten. Also so kommen dann auch in kleinere Orte Carsharing-Angebote zum Tragen, wenn die Wohnungsbaugesellschaften oder ein Dritter eben sagen, es könnte auch mal eine Firma sein, die sagt, wir wollen für unseren Betrieb hier Carsharing anbieten, weil sie zum Beispiel mehrere schlecht ausgelastete Fahrzeuge haben. Also im Unternehmen ist das ja oft, die haben eine zu große Flotte, dann ist ein Teil nur vormittags unterwegs oder fährt dann im Jahr nur 10.000 Kilometer und solche Autos sind unwirtschaftlich eigentlich für den Betrieb. Also diese Rechnung, die stellen wir dann gerne an und unterstützen das und sagen hier, wenn das nicht nur für den einen Betrieb, sondern vielleicht für den Nachbarbetrieb oder die Wohnumgebung interessant auch ist, dass die das mitnutzen können, dann wird da schnell ein Schuh draus. Das sich das insgesamt rechnet. #00:14:50#

I: Also höre ich raus, zum größten Teil mit Kooperationen. #00:14:58#

B4: Kooperationen sind ganz wichtig. #00:00:15:01#

I: Und dass ihr jetzt von Stadtauto selber irgendwo Regionen erkannt habt, wo sich das auch ohne diese Kooperationen lohnt, gab es denn Fälle? #00:15:21#

B4: Also das ist in der Regel nicht der Fall, gerade in diesem, denn da muss es schon ganz besondere günstige Bedingungen geben, dass da praktisch schon die Nachfrage nur abgeholt wird. Aber selbst, wenn man ein Angebot irgendwo hinstellt, es dauert Monate, wenn nicht Jahre, bis die Leute sehen, ah, da gibt es ein Angebot, auf das kann ich mich auch verlassen, dass es auch nächsten Monat noch da ist und ich schaffe jetzt mein Auto ab. Diese Entscheidung über die Abschaffung eines Autos, und sei es nur eines Zweitwagens, da vergehen schnell ein, zwei Jahre und besondere Anlässe. Ich sage mal, jemand wechselt den Arbeitsplatz, plötzlich kann er mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Oder das Kind ist aus dem Haus, es muss nicht mehr ständig irgendwo hingefahren werden, der Zweitwagen wird überflüssig. All solche Gründe, also die Lebensumstände spielen eine wichtige Rolle, bis die Leute sich entschieden, das Auto dann tatsächlich abzuschaffen. Und was auch häufig passiert ist, dass Leute zu uns kommen und sagen, mein 10, 12 oder noch Jahre älteres Auto musste zur Reparatur zum TÜV, ist nicht durch den TÜV gekommen, hätte ich jetzt 2.000, 3.000 Euro investieren müssen und dann habe ich es abgeschafft. Also der TÜV scheidet viele von ihrem eigenen PKW. Und dann ist ein guter Zeitpunkt, wenn sie dann ein Carsharing-Angebot vor der Tür finden, dann steigen sie ein. Und das muss eben erstmal auch in diesen ländlichen Räumen, da ist das natürlich viel seltener der Fall, weil die Dichte einfach nicht da ist. Da sind es viel weniger Leute. Deshalb braucht es dann mindestens eine Handvoll oder Dutzend Leute, die sagen, ja wir sind jetzt bereit einzusteigen und das von Anfang an. Und das ist eben häufig nicht gegeben. In der Regel muss man das Angebot erstmal platzieren, finanzieren, auch wenn es noch keine Nachfrage da ist und dann kommt das Angebot nach und nach. Aber wie gesagt, das zieht sich schnell im ländlichen Raum kann sich das locker fünf Jahre hinziehen. Ich habe da jetzt gerade zum Beispiel, vielleicht wenn das auch noch Interviewpartner der Kreis Barnim, das ist die Stadt Eberswalde, nordöstlich von, kennen Sie, schon von gehört? #00:17:24#

I: Ja, [REDACTED]. #00:17:26#

B4: Ja genau, super. Also die haben, da habe ich jetzt gerade gelesen, nach fünf Jahren sind sie immer noch nicht im wirtschaftlichen Bereich, obwohl sie eine Fahrzeugförderung bekommen haben. Also selbst solche Projekte, die angeschoben worden sind, sind noch nicht wirtschaftlich. Ich habe noch einen Wohnsitz [REDACTED], wo ich wohne. Da berate ich noch einen Carsharing-Verein, den es ja auch seit fünf Jahren gibt. Die sind gerade ziemlich am Wackeln. Die hatten mal zwölf Autos, sind jetzt im Moment nur noch bei sechs. Es sind ein paar unglückliche Umstände, aber die haben ganz viel ehrenamtlich gemacht und hatten aber zum Beispiel kein professionelles Forderungsmanagement oder so was, ausstehende Zahlungen, fünfstelliger Größenordnung oder ein Schadenmanagement und das können die sich alles gar nicht leisten, was sich eine Organisation wie wir leistet. Wir haben sozusagen Mitarbeiter:innen, die spezialisiert sind auf Schadenbearbeitung oder Kundenbetreuung oder Technik und das machen dort alles Leute nebenbei, neben ihrem Hauptjob. Und das ist das Problem. Das machen sie in der Regel nicht so professionell, sondern so gut sie es eben können und wissen. Und das führt dann dazu, dass, wenn sie Pech haben, die falschen Leute bei ihnen aufschlagen. Es gibt zum Beispiel auch Carsharing-Nomaden, wie bei Mietnomaden. Die gibt es auch hier. Ich sag mal so faule Äpfel. Die nutzen das eine Weile. In ein, zwei Monaten verfahren die 1.000 oder 2.000 Euro, weil in der Abrechnung kommt der ersten Monat später, bis man es merkt, dass der gar nicht zahlen kann, ist es schon zu spät. Dann ist das Kind schon in den Brunnen gefallen. Und das gibt es dort. Da haben wir halt schon viel frühere Warnsignale. Wir machen Schufa-Abfragen und solche Dinge. Und sperren die Leute auch schnell, wenn da Unregelmäßigkeiten auftreten. Und das haben die ehrenamtlichen kleinen Vereine mit ein, zwei, drei Autos, die können sich gar keinen professionellen Betreuer leisten dafür. Das ist schon mal ein Kernproblem. #00:19:36#

I: Ja, wo wir gerade schon dabei sind. Da höre ich jetzt gerade auch so raus, dass es natürlich für [REDACTED] einfacher ist, aufgrund der Strukturen eben sich mit den Problemen im ländlichen Raum sind, klarzukommen, als zum Beispiel ein ehrenamtlicher Verein vielleicht, der das neben der Arbeit macht. #00:20:11#

B4: Ja, es gibt eine Möglichkeit, das sind, können sich zum Beispiel Nutzergemeinschaften bilden, die das vor Ort gewährleisten. Wir können natürlich nicht mit Personal vor Ort dienen. Wenn ich sage jetzt mal, [REDACTED] es liegt noch auf dem Weg zwischen Kiel und Lübeck. Das ist von Kiel nicht so weit, aber ist auch schon weit genug. Allein wenn man ein Fahrzeug reinigen muss, fährt man da eine halbe Stunde hin locker oder länger und wieder zurück. Dann ist man über eine Stunde damit beschäftigt, nur dahin zu kommen und zurück. Das macht das Ganze natürlich teuer. Am besten ist natürlich, man hat vor Ort jemanden, einen Kümmerner, einen Betreuer, der einem auch mal ein Foto machen kann oder mitteilen kann, ist das Fahrzeug verdreckt oder nicht und hält einen Sauger rein oder so. Das haben wir in [REDACTED] zum Beispiel, da haben wir so jemanden. Und nur deshalb ist das so schlank wie möglich darstellbar, weil wir nicht alles mit voll bezahlten Kräften machen müssen. Dann begnügen die Leute sich vielleicht einfach mal mit einem Kilometer Gutschrift oder Zeitgutschrift für etwas, dass sie einen kleinen Aufwand hatten oder das Fahrzeug mal in die Werkstatt bringen oder so. Solche Dienste. Also je mehr man sich in einen richtig ländlichen Raum begibt, wie jetzt mal in [REDACTED] das ist ja wirklich ländlicher Raum, da gibt es ein paar kleinere Städte, aber dazwischen die Orte, da kann man kaum ein Fahrzeug richtig betreiben. Es sei denn, es gibt da auch eine Handvoll Leute, die das regelmäßig nutzen und sagen, ich bin dankbar, weil ich kein Zweitauto anschaffen muss oder sogar als Hauptauto, weil sie ihren Job vor Ort machen können oder im Homeoffice arbeiten können, denn das ist ja immer die

Kernvoraussetzung, dass man ein Auto nicht für die Arbeit benötigt. Sobald sie drei bis fünfmal die Woche ein Auto brauchen, sind sie kein Carsharing-Kunde mehr. Das findet man auf dem Land natürlich seltener, denn die wenigsten Arbeitsplätze sind direkt vor Ort auf dem Land. Die meisten Leute müssen ein- oder auspendeln und da gibt es wenig große Betriebe oder so. Oder Arbeitsmöglichkeiten.

I: Ja, das kann ein Carsharing nicht anbieten. #00:22:14#

B4: Ja, und hin und da passt dann, was ich vorhin gesagt habe, dass wir ein Drittel des Umsatzes mit Firmenkunden machen. Wenn dieser Teil wegfällt, also unter der Woche, wenn die meisten Leute ja abends selbst arbeiten müssen, von Montag 8 Uhr bis 16, 17 Uhr und bis Freitag sozusagen, in diesen Zeiten fahren ja nicht so viele Leute privat. Da sind die meisten Leute selbst bei der Arbeit. Das heißt, da fahren nur noch Leute, die schon im Ruhestand sind oder eben Leute, die Teilzeit arbeiten und an bestimmten Tagen ihre Einkäufe machen und so. Das sind halt nicht so viele auf dem Land. Der Anteil ist hier natürlich auch größer, Studierende und so weiter, die da flexibler sind. Und das sind dann die Herausforderungen, wenn man also die Nutzung sich dort denn auch auf die Abendstunden und das Wochenende konzentriert, was bei uns ja auch die Hauptnutzungszeiten privat sind. Am Wochenende, da können wir die Autos auch doppelt belegen oder so. Da haben wir an manchen Stationen zu wenig Autos. Und nur deshalb kann man die Anzahl der Autos dort nicht verdoppeln, denn unter der Woche dann stehen die rum. Also es braucht eine Synergie eigentlich zwischen privater und geschäftlicher Nutzung. Wenn die, wenn die geschäftliche Nutzung wegfällt, dann bricht auch ein größerer Teil des Umsatzes weg. Das kann man nur durch schlanke Kosten kompensieren, indem viele Tätigkeiten eben doch nicht bezahlt ausgeführt werden, wie Fahrzeugreinigung, Schadenkontrolle, all sowas. #00:23:46#

I: Ja, das sind schon mal sehr viele Hinweise. Gibt es zudem noch was, vielleicht auf der politischen Ebene, dazu beisteuern könnte, dass da Veränderungen hervorgerufen werden? #00:24:05#

B4: Ja, wir brauchen natürlich, ganz zentral für uns sind ja Stellplätze, dass wir an den geeigneten Stellen Stellplätze haben und Ladeinfrastrukturen nutzen können. Und das braucht natürlich in der Regel eine politische Unterstützung. Das muss gewollt sein. Also man merkt das schon. ■■■ ist beispielsweise eine sehr aktive Stadtverwaltung. Die fordert uns tatsächlich auch, die wollen. Die haben einen Masterplan 100% Klimaschutz und darin ist Carsharing fest verankert. Das gibt es in diesem Umfang so in ■■■■ beispielsweise nicht. Deshalb ist Kiel in den letzten Jahren immer 50% stärker gewachsen als ■■■■. Das gilt natürlich auch für kleinere Städte. Wenn, wie in ■■■ der Bürgermeister jetzt sagt, ich will hier ein professionelles Parkflächenmanagement einführen, dadurch spare ich Kosten. Dazu gehört aber auch, dass ich den Leuten eine Alternative biete. Und der steht dahinter und weist seine Verwaltung auch an. Eure Dienstfahrten macht ihr nicht mehr mit eigenen Pkw, sondern eben mit Carsharing. Das ist nicht immer beliebt. Also bei den Beschäftigten, viele nehmen das als nettes Beibrot, wenn sie ihren eigenen Pkw nutzen können. Im eigenen Auto haben sie natürlich alles, was sie brauchen. Im Carsharing-Auto muss man immer alles wieder mit rausnehmen und so. Man darf nichts vergessen. Das ist natürlich ein gewisser Nachteil. Sein eigenes Auto muss man nicht unbedingt so sauber halten wie ein Carsharing-Auto. Da soll man das sauber hinterlassen, wie man es vorfinden möchte. Das sind ein paar strukturelle Nachteile gegenüber einem privaten Pkw und man hat natürlich einen gewissen Weg zum Standort, der ist ja auch oft mindestens ein paar hundert Meter entfernt, wenn nicht sogar

Kilometer im Land, da kommt ja auch vielleicht schnell mal ein Kilometer oder zwei, wo man erstmal mit dem Fahrrad zum Auto fahren muss, weil das nicht um die Ecke steht. Das braucht dann eine gewisse Toleranz einfach. #00:26:00

I: Auch eine Gewöhnungsphase der Leute, ich habe jetzt auch öfter gehört, dass das auch viel die Kommunikation ausmacht. Gerade so in kleineren Städten, dass manchmal auch die Konzepte gewollt waren eben von der Stadt, vom Bürgermeister und dann durchgeführt worden sind, aber danach dann eben die Beschwerden auch kamen, wegen der Stellplätze. Da sind jetzt weniger, da stehen jetzt die Carsharing-Autos... #00:26:33#

B4: Ja, das ist die Nachbarschaft, die sind das gewohnt. Es gibt ja keine Besitzansprüche eigentlich im öffentlichen Raum. Jeder darf jeden Stellplatz nutzen. Wenn Ihnen dann sozusagen vermeintlich ein Stellplatz weggenommen wird, da steht jetzt ein Carsharing-Auto, die sehen natürlich nur, da habe ich immer geparkt, jetzt steht ein Carsharing-Auto. Dass dieses Carsharing-Auto dazu beiträgt, dass viele andere Autos abgeschafft werden und den Parkraum eigentlich entlasten und nicht belasten, das sehen die natürlich nicht. Die sehen ja, auch da steht Carsharing drauf, da habe ich einen Ansprechpartner, bei dem kann ich mich da beschweren sozusagen. Das ist dann, alle anderen, die mir den Parkplatz privatstreitig machen, das hat man ja sozusagen, daran hat man sich gewöhnt. Und Carsharing ist etwas Neues, Unbekanntes, das stört dann erstmal. Und den Nutzen für die Allgemeinheit sehen viele denn nicht. Auch manche Kommunalpolitiker nicht. Das hatte ich auch lange. In [REDACTED] hatte ich auch lange Widerstände von den konservativen Parteien, die gesagt haben, warum soll Carsharing privilegiert werden? Ich sage, ja genau, weil wir eben ein Teil des Parkraummanagements sind. Weil wir eben Stellplatzflächen frei machen. Denn im Durchschnitt bei uns ist es so, ein Auto entlastet den Parkraum von 8 privaten PKW. Das ist so. In Großstädten, in manchen Städten geht das hoch bis 1 zu 15 oder 1 zu 20. Die Zahlen hat der Carsharing-Bundesverband auf jeden Fall. Da gibt es jährliche Untersuchungen zu, wie groß dieser Effekt ist. Aber bei uns kann man sagen, ist der Effekt so 1 zu 8 für das Verhältnis. Und das überzeugt einige, auch die, die ein bisschen mehr nachdenken. Aber andere interessiert das nicht. Was habe ich denn davon so ungefähr? Die sehen nur ihren Nachteil vor Ort. Da muss man gegen halten als Kommunalpolitiker. Da muss man sagen, das ist aber eine Entscheidung. Wir wollen hier Klimaschutz fördern, Umweltschutz fördern. Und wir wollen eine geringere Nutzung, Autonutzung. Manche finden das ja nachteilig, denn wenn weniger Autos benötigt werden, dann werden ja auch weniger Autos gekauft. Das ist ja ein vermeintlicher Nachteil für die Wirtschaft. #00:28:39#

I: Gut, anderes Thema denn, ne? Aber so im Kern. Ich habe gerade die Info bekommen von Zoom, dass das Meeting gar nicht mehr so lange aufrecht gehalten werden kann. #00:28:59#

B4: 40 Minuten oder wie lange haben Sie? #00:29:00#

I: Eigentlich hatte ich bis dreiviertel, aber irgendwie kam gerade eine Nachricht von Zoom, dass das wohl gleich geschlossen werden muss. #00:29:07#

B4: Okay, zur Not können wir ja noch mal einsteigen, aber sonst, bevor es abrupt endet, also wir können es ja versuchen noch in der Zeit zu schaffen, aber notfalls gehen wir noch mal rein. #00:29:18#

I: Ich würde sonst einfach schon mal zum Ausblick von Carsharing in der Zukunft kommen. Denken Sie, dass es Entwicklungen gibt, in der Technologie oder auch in der

Politik, die da große Einflüsse darauf haben werden, wie sich das weiterentwickelt, auch für den ländlichen Raum explizit? #00:29:48#

B4: Naja, ich meine, die Fahrzeugtechnik, da gäbe es inzwischen schon viel mehr Möglichkeiten, wie Fahrzeuge besser geteilt werden können. Es gab auch schon Ansätze, dass auch private Pkw besser geteilt werden, das braucht ja ein Zugangssystem. Man muss das Auto, manche Hersteller bieten sowas auch schon an, dass man das Auto aus der Ferne öffnen und schließen kann und so anderen Leuten Zugang, meinetwegen in der Familie. Einer hat den Fahrzeugschlüssel, aber häufig braucht man das ja nicht mehr. Ich denke, da wird sich noch viel tun, dass eine gemeinschaftliche Nutzung technologisch einfacher unterstützt wird. Wir müssen bisher immer noch Zugangsgateways einbauen von externen Firmen, zum Beispiel Firma [REDACTED] in [REDACTED] bietet [REDACTED] an, so heißen die, und damit die Verbindung geschaffen wird zum Buchungssystem, Abrechnungssystem, das in [REDACTED] übertragen wird, all dies. Das könnte theoretisch von vornherein durch den Hersteller mit enthalten sein, dass man, wenn man Zugang hat per App und dass das auch alles über das Fahrzeugzugangssystem mitgeliefert wird. Und das ist die eine technologische Entwicklung. Wenn wir noch weiter in die Zukunft denken, was das autonome Fahren ist natürlich auch einiges, was viele Fahrten dann künftig vereinfachen oder erledigen kann, wenn das Auto zumindest in Teilbereichen selbstständig unterwegs ist. Für uns relevant ist das Ein- und Ausparken. Da passieren häufig Schäden. Das macht das teurer. Wenn viel weniger Schäden passieren würden oder Abstandshaltung zum Beispiel, dass man mit dem Bus oder dem Transporter nicht zu dicht an der Kante fährt und andere Fahrzeuge streift. Also solche Dinge. Wenn das nicht mehr so einfach möglich ist, wenn die Schadenhäufigkeit sinkt, werden natürlich die Versicherungsprämien noch günstiger. Also das sind jetzt alles unterstützende Technologien, wo sicherlich noch eine Menge Potenzial drin ist, bis hin zu Unfalldatenschreibern, dass sozusagen das unvorsichtige Fahren eben auch, das ist bisher noch nicht Pflicht, das wird, kommt vielleicht irgendwann, dass auf EU-Ebene geregelt wird, dass alle Daten in den letzten 30 Sekunden vor einem Ereignis festgehalten sind. Dann kann man sehen, hat der beschleunigt, ist der zu schnell gefahren. Das ist natürlich der Horror für einige Leute, aber aus Verkehrssicherheitsaspekten wäre das natürlich super sinnvoll, weil dann würden die Leute einfach von vornherein vorsichtiger damit umgehen. Wenn klar ist, ist auf jeden Fall nachvollziehbar und auslesbar. Das gibt es, die Technik gibt schon lange, Unfalldatenschreiber und so. Das ist nur nicht standardmäßig so verbaut, sodass jeder Schaden, jeder Anstoß auch registriert wird. Dann gehen die Leute sorgsam damit um und sind hoffentlich auch rücksichtsvoller gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern, dass viel weniger Unfälle passieren. Und das sind so Entwicklungen, auf die ich schon lange warte, die eigentlich vom Know-how schon längst möglich sind, aber es ist eben nicht vorgeschrieben. Einfach politische Regulierung und Rahmenbedingungen, dass alle Hersteller dazu verpflichtet sind. Bis hin zum Alkoholtest, dass man einmal die Atemluft und einmal rein blasen muss in so ein Ding, damit überhaupt die Zündung freigeschaltet wird. Wäre auch denkbar. Das wäre nicht nur fürs Carsharing, das wäre insgesamt natürlich so, dass das verpflichtend ist. Oder ohne gültigen Führerschein, wenn das elektronisch gesichert ist. Sein Führerschein muss sozusagen immer aktuell freigeschaltet sein und nicht entzogen. Bisher kann man ja weiterfahren. Wenn man nicht kontrolliert wird, merkt es ja keiner. Also es gibt ja Leute, die den Führerschein verloren haben und fahren trotzdem. Das sind auch Dinge, die, wenn denn was passiert, ist natürlich auch besonders schwierig. Also es ist vieles in Richtung Überwachung natürlich und Kontrolle, aber die Sicherheit wird das wesentlich verbessern. #00:34:04#

(Ende erste Audio-Datei, da das Zoom-Meeting unterbrochen wurde)

(Beginn zweite Audio-Datei)

B4: Okay, wir waren noch an dem Punkt. Also das sind natürlich alles Themen, die jetzt nicht unmittelbar mit dem Carsharing zusammenkommen, wovon das Carsharing auch sehr profitieren würde. Von Missbrauch, von Unvorsichtigkeit, Fahrlässigkeit und so weiter. Das wären alles Dinge, wo wir vom Carsharing sagen würden, das würden wir alles begrüßen, unterstützen. Da melden sich eben beim Carsharing auch nur Leute an, die das sinnvoll finden und sagen, ich fahre sowieso defensiv. Ich bin kein Heizer oder so. Das gibt natürlich auch Leute, die sich einfach mal anmelden und treten die Autos wie blöd und so. Erstens verbrauchen sie dann massig, denn das ist ja ein Nachteil beim Carsharing, dass man einen Kilometerpreis hat. Man zahlt ja nicht den Verbrauch. Das ist pauschalisiert und dadurch kann das natürlich für einen Carsharer auch teurer werden. Das ist also auch nochmal eine wichtige Herausforderung, wenn man dann gerade auf dem man dann Leute hat, einige wenige, die das missbrauchen und dann irgendwie auf längeren Strecken das Auto bis zum Geht-nicht-mehr treten und so, dann hat man natürlich schnell mal 50 Prozent mehr Verbrauch. Also das macht schon Unterschied. Also insofern, sag ich mal, für den ländlichen Raum ist es eigentlich vorteilhaft, wenn sich die Menschen kennen. Also der Nutzerkreis, wenn der begrenzt ist, auf die Leute, die untereinander auch Kontakt haben. Ich sage mal, im Dorf ist die soziale Kontrolle ja ganz andere als hier in der Großstadt. Da kennen sich die meisten ja gar nicht. Und das ist ein Wachstumsproblem, je größer man wird. Also deshalb, wenn kleine dezentrale Einheiten da sind auf dem Land, das wird in [REDACTED] auch gerade vom Carsharingverein diskutiert, ein bisschen back to the roots, sage ich mal. Weil diese ganzen Missbräuche, da sind Autos unterschlagen worden, da wird nicht gezahlt und all sowas. Schäden werden nicht gemeldet. All diese Phänomene, die hat man natürlich, je anonymere das Ganze ist. Und wenn man sagt, man hat sozusagen so Gruppen, die sich untereinander auch austauschen, am besten sage ich mal sogar über eine Signalgruppe oder so, untereinander auch schnell mal Tipps abholen, dann ist vieles selbstregulierend. Dann muss man nicht immer den Carsharing-Verein einschalten oder uns als Genossenschaft, also den Kundenservice bemühen, wenn es nur darum geht: „Ich habe meine Sache verloren, wer ist denn der nächste oder letzte gewesen?“. Also man kann sich gegenseitig helfen und dieses Prinzip Nachbarschaftshilfe, gerade im ländlichen Raum, ist ja noch ein bisschen mehr persönlicher Kontakt da. Nicht immer, es gibt auch Schlafdörfer, wo die Leute sich auch nicht mehr kennen. Kenne ich auch aus meiner Heimat, aus [REDACTED] hier, Westküste, Schleswig-Holstein, da kennt man auch nicht mehr alle Dorfbewohner. Das war früher natürlich ganz normal. Und wenn die Leute, die sozusagen dafür offen sind, wenn die sich vernetzen, ist das sicherlich ein Gewinn für das Carsharing auch. Und man vertraut sich auch untereinander mehr natürlich. Wenn man selbst Blödsinn baut, dann weiß man ja, wer es dann letztendlich ausbraten muss. Das sind dann die anderen, die man kennt. #00:03:10#

I: Ja, das sind auch Punkte, die ich auch schon gehört hatte. In der Ortschaft, dass untereinander dann sich darum kümmern auch oder darüber austauschen. #00:03:21#

B4: Ja, das ist also, man muss nur sagen, das ist ein wichtiger Punkt in der heutigen Gesellschaft, wo Vereinsamung ein großes Thema ist, Anonymisierung und so. Die Leute hängen nur noch zu Hause ab in ihren eigenen Blasen unterwegs. Da kann Carsharing natürlich auch etwas aufbrechen, dass die Leute wieder mehr miteinander in Verbindung sind. Das wäre also für mich auch so eine Zukunftsvision, dass die Leute darüber eben auch einfach mehr voneinander mitbekommen und auch eine andere Basis da ist für ein soziales Miteinander.

I: Ähnlich vielleicht zu anderen Vereinen. Ich komme jetzt auch auf die Zeit gerade und möchte sie ja auch nicht zu lange beanspruchen. #00:04:12#

B3: Wenn noch irgendwas hinterher einfällt, können Sie mich ja nochmal ansprechen. Ich bin allerdings genau in zwei Wochen erst mal für längeren Urlaub. Ich mache eine Radtour nach Sizilien und bin da fünf Wochen unterwegs. Also sonst gegebenenfalls per Mail erreicht mich das natürlich auch. Auch wenn sie eine Abwesenheitsnotiz, ich lese die schon nochmal. Wenn noch irgendeine konkrete Nachfrage ist, dann versuche ich die natürlich noch zu beantworten. #00:04:38#

I: Vielen Dank dafür. #00:04:39#

B4: Gerne und dann viel Erfolg. #00:04:41#

Anhang 3.5: [REDACTED]

I: Als Einstieg hatte ich gedacht, könnten Sie einmal kurz ihre Funktion in der Stadt [REDACTED] und wie sie im Carsharing-Konzept involviert sind, erläutern?
#00:00:28#

B5: Ich bin Rentner und mache das quasi für die Stadt auf 530-Euro-Basis, mache das aber jetzt auch schon seit fast fünf Jahren. Vielleicht kurz zum Hintergrund, ich habe 25 Jahre in [REDACTED] gearbeitet, war da in der Geschäftsführung von einer relativ großen Firma in [REDACTED]. Dadurch war der Kontakt zur Stadt entstanden und als ich dann so in Richtung Altersteilzeit und Ruhestand ging, hat man mich von der Stadt angesprochen, ob ich nicht Lust hätte, da zunächst ehrenamtlich und später dann halt eben geringfügig bezahlt zu mich an so einem Mobilitätsprojekt zu beteiligen. Ich hatte da zu dem Zeitpunkt noch keine Ahnung davon, hab mich dann aber da reingekniet und hab das einfach, ja man muss schon sagen, wirklich zu meiner Aufgabe gemacht und die Stadt selber war dann auch froh, weil genau als ich dann, das war 2019, 2020 habe ich da angefangen, dann ging sofort das Thema mit Pandemie los. Das heißt, wir haben uns nur noch online getroffen und möglichst wenig selber Kontakte gehabt. Und sie waren heilfroh, dass sie jemand hatten, der das Ganze betreibt. Also im Prinzip bin ich der Treiber des Projektes. Ich lege aber Wert darauf, ich bin nicht der Ideengeber. Also die Idee dieses Linien-E-Carsharings hat der [REDACTED]. Das ist der [REDACTED] und der ist zuständig für [REDACTED] und alles, was dem Bereich [REDACTED] zugehörig ist. Der hatte eben seinerzeit die Idee und hat dann eben Mitstreiter gefunden und ich sag immer so schön, er hat mich mit dem Virus infiziert und lässt mich das jetzt machen. Also im Prinzip kann man sagen, das ist mein Ding, aber die Idee halt eben kommt von [REDACTED] und für mich dann auch immer so ein Sparringspartner, um mich nochmal kurz auszutauschen. Ja, so bin ich zu dem Projekt gekommen. Und wie gesagt, das jetzt seit mittlerweile fünf Jahren und es macht nach wie vor Spaß. #00:01:49#

I: Wunderbar. Sprich, Sie sind denn auch über die ganze Laufzeit von Start bis jetzt aktuell dabei gewesen? #00:01:59#

B5: Ja, ja. Gut, also 2019 war die Idee. Gut, dann ist das Erste, was man braucht in so einer kleinen Kommune [REDACTED] mit 9300 Einwohnern, natürlich wirklich keine große und damit auch keine reiche Stadt. Man muss erstmal sehen, dass man Geld dafür kriegt. Und das war so auch meine erste Aufgabe, dann aber auch noch stark zusammen mit dem [REDACTED] dass wir halt eben Fördergelder suchen. Es gibt verschiedene Programme, die Politik macht ja Werbung damit, dass sie halt viele Mobilitätsthemen fördern. Der Teufel steckt dann im Detail und wenn man dann Geld haben will, dann wird das sehr aufwendig und schwierig. Auch das war dann so eine meiner ersten administrativen Aufgaben, eben die ganzen Förderanträge, Projektskizzen, Projektpläne, wie gesagt, das braucht man alles, um eben Fördermittel zu bekommen. Letztlich haben wir es dann geschafft, ein Wettbewerb des Landes NRW, der nannte sich Mobil NRW, da waren wir eine von 15 Projekten, die aus dem 30-Millionen-Förderprogramm halt eben Geld bekommen haben. Und das Interessante ist, 14 von den 15 Projekten sind klassische On-Demand-Modelle. Und wir sind halt so ein bisschen der Exot in dem Förderprogramm. Und der Verkehrsminister, damals war das Henrik Wüst noch, der hat eben auch bewusst gesagt: „Okay, wir geben euch mal das Geld, das ist was Besonderes, das muss man einfach mal ausprobieren.“ Und wie wir so schön sagen, wir haben die Lizenz zum Scheitern gehabt. Also es war nicht klar, ob das wirklich funktioniert, ob das angenommen wird, ob das Modell überhaupt funktioniert. Ich sage da gleich

was zu. Und das war so der Einstieg in das Projekt. Dann haben wir in 2021 die Förderzusage bekommen. Alles Werte, die sind ja irgendwie auch öffentlich. Also das ursprüngliche Förderprogramm ging über 1,36 Millionen, also knapp 1,4 Millionen. Wir haben aber nachher nur eine Million gebraucht. Gut, das muss dann ausgeschrieben werden, klassisches Vergabeverfahren. Und dann haben wir aber leider oder zum Glück nur einen Bewerber gehabt, der dann das Rennen gemacht hat, weil die Stadt selber hat keine Stadtwerke, die haben quasi auch keine Organisation, um so ein Projekt durchzuführen. Das hätte ich alleine auch nicht gemacht. Das heißt man braucht Partner und wir haben dann als Partner [REDACTED] gefunden, die sowieso als Energieversorger im Stadtgebiet ist und die auch die Stadt [REDACTED] mit Carsharing-Fahrzeugen versorgt hatte. Also die Kommune hatte so ein Modell, unter der Woche in den Kernarbeitszeiten wurden die Fahrzeuge von den Mitarbeitern benutzt und zu den Randzeiten und am Wochenende konnte die Bevölkerung quasi das im klassischen Carsharing buchen. Das existierte schon. Es existierte auch eine Mobilstation, das ist auf dem Bild hinter mir, sehen Sie das, wo die Autos stehen, da sind so Fahrradboxen, das ist direkt am Bahnhof gelegen. Das existierte auch schon, da konnten wir quasi drauf aufbauen. So die [REDACTED] ist dann unser Partner geworden, die dann ihrerseits wiederum Firmen beauftragt hat, das Carsharing, also die Fahrzeuge bereitzustellen und die sich auch die Organisationen gekümmert haben, weil es musste eine Schnittstellen-App programmiert werden, um quasi diese Linienfahrten buchen zu können. Da haben die sich auch drum gekümmert, weil, gut, die eigentliche Projektführung war dann trotzdem eben von mir, weil, gut, wir waren der Geldgeber, also die Stadt hat die Fördermittel besorgt und hat quasi das Projekt gesteuert, hat die Ideen reingegeben und die [REDACTED] zusammen mit weiteren Partnern hat das Ganze eben umgesetzt. Ja, so in Kürze. Wobei mein Vorschlag wäre, weil ich glaube, es ist wichtig, dass sie diesen Grundgedanken des Linien-E-Carsharings verstehen, dass ich einmal, ich zeige Ihnen eigentlich nur zwei Folien, ich teile mal eben den Bildschirm. #00:05:53#

I: Ja, gerne. #00:05:54#

B5: Die kann ich Ihnen noch später dann geben. Ich muss nur finden, da. (...) Sie sehen jetzt den unseren Zug da? #00:06:11#

I: Ja, genau. #00:06:14#

B5: Im Präsentationsmodus, das ganze Bild, ja? #00:06:17#

I: Ja, richtig. #00:06:18#

B5: Okay, prima. Gut, ja also hier sieht man noch mal von der anderen Seite die Mobilstation. Das sind auch drei von unseren Fahrzeugen. Das Besondere ist, die Ladesäulen sind hier angebracht. Hier sind Fahrradboxen, wo ich mein Fahrrad kostenlos unterstellen kann und hier ist, da haben wir damals bewusst, also im Vorprojekt, die Drehscheibenform genommen. Hier kommen Züge an, das ist die Verbindung zwischen Osnabrück und Bielefeld im Stundentakt. Hier fahren Busse her, die andere Achse eben Richtung Vermold und Richtung Werther und dann auch wieder von der anderen Seite nach Bielefeld und auch durch die Kernstadt halt nehmen. Insofern kommt hier relativ viel zusammen, sodass das ein guter Einstieg ist in das Linienkonzept. So und das Linienkonzept sieht so aus. Wir haben das Stadtgebiet [REDACTED] da muss ich vielleicht noch einmal zurückgehen. Das hier, Sie sehen es, viele bunte Bilder, vor allem mit Sonnenschein von [REDACTED] Die Ausgangslage, und das ist die Besonderheit, die auch letztlich eine Funktionsvoraussetzung für so eine Linie in die E-Carsharing ist. Also [REDACTED] ist dadurch geprägt, dass das 9.300 Einwohner, hatte ich gesagt, auf 56 Quadratkilometer Fläche verteilt ist, und wir haben Kernstadt plus elf Siedlungen. Das heißt also, dass auf diesem ganzen Stadtgebiet sind die 9.300 Einwohner verteilt. In der

Kernstadt selber hier ungefähr ist ein Drittel der Bevölkerung. Also da ist natürlich eine hohe Dichte, da kann man auch ein ÖPNV realisieren. Da sind die Wege auch entsprechend kurz. Aber das Problem ist halt eben die ganzen anderen Siedlungen irgendwo an den ÖPNV anzuschließen, denn der Bahnhof ist ungefähr hier. Sie sehen also am Rand. Wenn ich also da hinten wohne oder hier wohne, habe ich keine Chance zum Bahnhof zu kommen, kann damit den ÖPNV nur bedingt benutzen, muss dann selber wieder mit dem Auto da hinfahren oder mit dem Fahrrad da hinfahren und wenn ich sowieso im Auto sitze, dann steigt keiner auf den Zug um. Und in den Siedlungen gibt es maximal einen Schulbusverkehr, morgens hin, mittags zurück, mehr passiert da nicht. Und das war quasi Ausgangspunkt für die Idee, und jetzt gehe ich nochmal irgendwie auf die Karte ein, wir haben erst mit drei Linien angefangen, aber das überspringe ich jetzt, das hat sich sukzessive entwickelt, mit einem Liniennetz anzufangen. Und die Idee ist, Sie kommen hier am Zug mit dem [REDACTED] an, nehmen wir mal die Richtung, müssen jetzt hier zum [REDACTED], da fährt kein Bus hin, Sie buchen über unser Programm, weil wir da eine Linie definiert haben, von da nach da. Sie buchen über unser Programm eines unserer Fahrzeuge. Das ist eine klassische ÖPNV-Verbindung, als die letzte Meile sozusagen. Das buchen Sie, dann steigen Sie am Bahnhof um aus dem Zug in das Auto und fahren mit dem Wagen dann zum [REDACTED]. Da ist ein definierter Abstellplatz. Dann stellen Sie den Wagen hin und Ihre Fahrt ist beendet. Der Charme ist, das Ganze ist für Sie kostenlos, solange sie ein gültiges ÖPNV Ticket haben. Das heißt, die letzte Meile wird in [REDACTED] kostenlos angeboten, auch mit dem Deutschland-Ticket oder das 9-Euro-Ticket seinerzeit oder auch mit anderen Abo-Tickets kann man halt eben die Fahrzeuge benutzen. Und das ist eigentlich schon das ganze Geheimnis des Linien-E-Carsharings. Wir haben eben versucht, wichtige Punkte zu finden, wo auch entsprechender Verkehr ist. Ein sogenannter Hotspot ist für die Siedlung [REDACTED] die liegt also auch ganz weit ab vom Schuss. Selbst hier ist zwar auch noch eine Haltestelle von dem [REDACTED] aber da fahren die auch wieder zwei Kilometer hin, um zu dieser Haltestelle zu kommen. Also ist schon eine recht eigenartige Struktur und die haben wir jetzt alle quasi mit dem Linien-E-Carsharing eben auf den ÖPNV gebracht, sodass sie das ganze Programm häufig nutzen. Ein weiterer Hotspot ist hier in [REDACTED] das ist sogar in der Nachbarkommune der Stadt Vermold. Auch da ist eine isolierte Siedlung mit 500 Leuten, wo eben keine Verbindung ist, um irgendwo an den Zug zu kommen oder ins Stadtgebiet mal zu kommen. Auch das ist eine typische Anwendung für das Linien-E-Carsharing. Das wird überwiegend von Berufspendlern genutzt, aber ich würde sagen so 50 Prozent Berufspendler. Also ziemlich mit überwiegend 50 Prozent Berufspendler und 50 Prozent sind dann Gelegenheitsfahrer. Berufspendler fahren dann zum Beispiel, da gibt es ein Beispiel, hier arbeitet eine Frau, die, wohnt eine Frau, die hier an der Schule arbeitet. Gut, die fährt, die ist auch noch relativ nah vor dieser Haltestelle, die wir da definiert haben in der Siedlung. Die haben hier ein Zweitfahrzeug abgeschafft im Haushalt und die fährt jeden Tag halt eben mit dem Wagen vom [REDACTED] zur [REDACTED]. Die arbeitet nachmittags da, die fährt dann mittags hin und abends wieder zurück, so idealer Fall, zahlt dann 39 Euro für ein Klimaticket im Monat und günstiger können sie diese, sind dann glaube ich sechs Kilometer Strecke, mit dem Auto nicht selber zurücklegen, wenn sie das Auto noch dafür unterhalten müssen. Das ist jetzt erstmal so diese Grundidee des Linien-E-Carsharings. Sie werden sich wahrscheinlich fragen: „Was ist denn, wenn die Autos an der falschen Stelle stehen? Das ist sicherlich immer der spannende Punkt. Das ist aber auch der einzige Personalaufwand, den wir reinstecken in dieses Konzept. Ich hatte ja vorhin gesagt, Förderwettbewerb hat On-Demand-Modelle, also im Prinzip ist das ja auch eine Art On-Demand-Modell, aber eben die Besonderheit, wir haben kein Personal nötig, weil das Personal, was beim On-Demand-Verkehr eben der Busfahrer ist, das sind hier die Bucher selber, also die Nutzenden. Und wenn jetzt schon mal ein Fahrzeug an der falschen Stelle steht oder zu viele Fahrzeuge an der falschen Stelle stehen, da greifen wir ein, das sind sogenannte E-Car-Operator, die beobachten immer, wo ist was gebucht, wo entsteht eine

Kapazitätsunterdecke und die setzen dann schon mal Fahrzeuge um. Das heißt, wenn also jetzt jemand hier zum [REDACTED] gefahren ist und da gibt es keine Anschlussbuchung irgendwo und irgendwo fehlen hier in [REDACTED] Fahrzeuge, ja gut, dann setzt er sich auf seinen E-Scooter, fährt dann eben da zum DRK-Haus, der wohnt hier in der Mitte, fährt dann zum [REDACTED], setzt dann den Wagen um nach Westbadhausen und fährt dann mit seinem E-Scooter wieder zurück. Das ist der manuelle Service, den wir machen. Natürlich kann man jetzt sagen: „Gut, was ist dann der Sinn, wenn ich die letzte Meile die Leute selber fahren lasse, aber eben die Fahrzeuge umsetze?“ Gut, wir beobachten natürlich, wie häufig das der Fall ist und wir liegen ungefähr so bei zehn Prozent unserer Buchung müssen quasi die Fahrzeuge umgesetzt werden. Da sage ich jetzt mal nur zehn Prozent. Das heißt, 90 Prozent regelt sich das von selber, weil es natürlich Leute gibt, die morgens hin und mittags wieder zurückfahren oder auch morgens hin, abends zurück. Zwischendurch fährt einer eine andere Strecke irgendwie hin und zurück. Insofern regelt sich relativ viel, was die Umfahrten anbelangt, von alleine und eben, was ich gerade sagte, diese 10 Prozent, die muss ich halt eben nochmal dann eingreifen. Das ist das System des Linien-E-Carsharings. So, nochmal zur Dimension. Also wir haben für die zwölf Haltestellen, haben wir in Summe zehn Fahrzeuge. Daraus sehen Sie, dass nicht an jeder Haltestelle immer ein Fahrzeug stehen kann. Das braucht man auch nicht. Zu den Buchungen noch, genau, da müssen wir doch eingehen, zu den Buchungen noch, Sie können ad hoc buchen, wenn ein Wagen verfügbar ist und nicht von jemand anders belegt ist. Ansonsten, wir nennen das „Bestellfahrzeug“, müssen Sie uns mindestens eine Stunde Zeit geben. Das machen wir aber auch nur in einem Servicefenster von 7 bis 20 Uhr, also nicht mitten in der Nacht. Und dann sagen wir, okay, Sie können ein Fahrzeug in einer Stunde buchen. Dann bringen wir das Fahrzeug dahin. Das gehört dann auch mit zu diesen 10 Prozent Umfahrten. Das ist quasi der Personalaufwand und das ist das eine Auslastungspaket dieser Fahrzeuge. Jetzt sind die schon mittlerweile relativ gut belegt, aber trotzdem gibt es eben Lücken, wo Fahrzeuge nicht benötigt werden oder wir haben einfach ungenutzte Fahrzeuge. Und dann haben wir als Ergänzung, da sind wir bei Ihrem Thema, die Fahrzeuge auch gleichzeitig als Carsharing-Fahrzeuge verfügbar gemacht. Weil auf der Linie sind sie natürlich auf die Linie angewiesen, sie müssen immer zwingend von A nach B fahren, egal welcher Punkt, sie müssen nicht zwingend immer über den Bahnhof fahren. Sie können auch zum Beispiel sagen, was diese Mitarbeiterin, diese Dame hier macht, sie fährt eben von hier von A nach B, nutzt gar nicht direkt den ÖPNV, nutzt nur das Ticket des ÖPNVs. Also auch sowas ist möglich. Aber eben, sie muss immer von A nach B fahren. Das passt halt nicht für jeden. Für diese Fahrt haben sie übrigens 30 Minuten Zeit und 10 Kilometer. Das ist also auch die längste Entfernung von [REDACTED] hier nach [REDACTED]. Das ist unsere Kontrolle. Wenn sie länger als eine halbe Stunde das Auto benutzen, weil sie irgendwie noch in Schlenker gefahren sind oder wenn sie mehr als zehn Kilometer damit fahren, dann wird das Ganze auch kostenpflichtig. Dann kassieren wir also für die zusätzlichen Kilometer kassieren wir noch Geld, wird aber selten gemacht. Sie haben auf der Fahrt aber auch durchaus die Möglichkeit, wenn sie z.B. vom Bahnhof hier zum Rathaus fahren, da kommen sie an einem Bäcker vorbei, da können sie ein Brötchen holen oder einen Kaffee holen und würden quasi die Fahrt unterbrechen, wenn sie innerhalb dieser halben Stunde bleiben. Also das sind so Möglichkeiten, die wir eben anbieten oder wenn sie zum Bahnhof wollen, Gepäck abholen, ja gut, dann muss jemand meinetwegen hier zum Rathaus da den Wagen holen, fährt dann hier nochmal irgendwie Kilometer nach Hause, holt dann sein Gepäck und fährt dann eben komplett zum Bahnhof. Auch das ist dann möglich, immer 30 Minuten, 10 Kilometer ist ihr Freiraum. Das ist quasi ein Kulanzangebot unsererseits. Und alle Fahrzeuge sind mittlerweile auch im klassischen Carsharing buchbar. Und das ist natürlich ein Punkt, der auch wirklich die Auslastung und Ausnutzung der Fahrzeuge erhöht hat und der natürlich für eine Kommune dieser Größenordnung, das werden Sie wahrscheinlich schon gesehen haben, wenn man eine Stadt mit 9.300 Einwohnern sagt, wir haben zehn Carsharing-Fahrzeuge. Ja gut, da

kommen kaum ländliche Kommunen drauf. Wenn die so ein, zwei Fahrzeuge haben, ist das schon viel. Von daher ist das natürlich ein super Angebot und das liegt auch mit, dass es so stark benutzt wird, an dem günstigen Tarif. Wir haben keinen Zeittarif, wir haben 45 Cent pro Kilometer und das ist es dann am Kosten. Da wir es den Leuten einfach schmackhaft machen wollen. Wenn die Fahrten zu teuer sind und es gibt ja, ich kenne das ja aus der Stadt Osnabrück, wenn dann so Zeittarife sind, wo ich dann pro Stunde fünf Euro bezahlen muss und dann kommt nochmal 20 Cent pro Kilometer dazu, dann bin ich schnell bei 20, 30 Euro für ein Carsharing-Auto, dann werde ich das nur in Ausnahmefällen nutzen. Mit den 45 Cent pro Kilometer werde ich alleine natürlich nicht glücklich, was die finanzielle Seite anbelangt, aber wir haben ja die zwei Säulen. Wir haben ja eben das Angebot der Linie oder die Nutzung für die Linie und nutzen eben freie Zeiten für das Carsharing und damit ist schon ein ganz interessantes Modell. Die Kreise besagen eben, da kann ein Fahrzeug vorgebucht werden. Das heißt, ich kann sagen, da möchte ich ein Fahrzeug morgen um 17 Uhr haben. Bei den anderen kann man nur dann ein Fahrzeug im Carsharing buchen, wenn da zufällig ein steht und was frei ist. Gut, ja, bevor ich Ihnen die ganzen Fragen kaputt mache. #00:17:57#

I: Nein, gar kein Problem. Nein, ich bin ja froh, wenn viele Informationen reinkommen. #00:18:03#

B5: Das war mir wichtig, dass der Unterschied dann irgendwie klar ist, weil ich hatte Ihnen ja diesen Bericht über das Linien-E-Carsharing in dieser Studie da aus Baden-Württemberg geschickt. Ich wollte mich bei denen auch nochmal irgendwie melden, weil da kommt eben nur der Liniengedanke raus und der ist auch sich sicherlich in bestimmten Dingen richtig bewertet, aber der Charme ist halt eben, dass ich hier zusätzlich noch das klassische Carsharing habe und damit eben eine ganz andere Auslastung der Fahrzeuge habe, damit eine andere Wirtschaftlichkeit herkriegern kann und das im ländlichen Raum. #00:18:39#

I: Auch noch mehr Flexibilität vielleicht auch reinbringen kann für die Leute. Ich habe jetzt rausgehört, dass das Hauptpotenzial, was man damals gesehen hat, ist einfach die umliegenden Siedlungen von [REDACTED] zu verbinden, da ein Netz zu schaffen mit diesem Linien-E-Carsharing und dem klassischen E-Carsharing. Mich würde jetzt noch interessieren zum Thema Herausforderungen, die es dann in der Umsetzung gab oder auch schon vorab gab, könnten sie da ganz breit gestreut erst mal erzählen. #00:19:25#

B5: Also erstmal muss man die Leute auf so ein Carsharing bringen, denn gerade im ländlichen Raum und Ostwestfalen ist da vielleicht noch weniger flexibel geprägt. Das ist den Leuten nicht ganz geheuer da. Und wenn das auch noch so billig ist oder meinem Fall da gar nichts kostet, dann werden die ganz skeptisch. Man muss die Leute wirklich überzeugen. Und das haben wir gemacht durch Informationsveranstaltungen in den Siedlungen. Dann haben wir so 20, 30 Leute mal gehabt, die das erklärt haben und mit denen man auch diskutieren konnte. Was aber auch gut war, wir haben sogenannte Multiplikatoren gehabt. Das heißt, wenn wir irgendwo einen in der Siedlung geschafft haben, den wir überzeugt der das Ganze genutzt hat und der da ein bisschen pfiffig war, der hat dann auch die Nachbarschaft informiert. Denn der wurde dann immer gefragt: „Wieso fährst du mit so einem weißen Auto da rum, also mit deinem Wagen?“ Dann hat er denen das erklärt und dann: „Oh, das möchte ich auch machen.“ So, also wie gesagt, das Thema Akzeptanz war eine Herausforderung. Gut, eine zweite Herausforderung war, die es aber jetzt, sagen wir mal, hinter uns gelassen ist, die Digitalisierung. Also einmal haben wir uns von vornherein entschieden, keine telefonischen Buchungen noch zusätzlich zu ermöglichen. Wir haben gesagt, man muss über ein Handy das machen oder über eine App, wobei die Linienfahrten kann man nur über ein Handy buchen. Man muss registriert sein, muss seine Führerscheindaten hinterlegt haben, die muss man jedes halbe Jahr neu validieren. Das war so auch wieder eine Hemmschwelle, aber das

haben wir dann auch mit älteren Mitgliedern der Bevölkerung hingekriegt. Also mein ältester Kunde ist Jahrgang 1949, der hat es auch geschafft, wobei das mache ich dann. Ich mache alle 14 Tage im Rathaus immer donnerstags nachmittags eine Sprechstunde. Dann kommen die Leute zu mir hin. Dann mache ich mit denen zusammen. Nehme ich das Handy und tippe das dann ein und mache dann für die die Registrierung. Erkläre denen das alles. Dann kommt er vielleicht noch ein zweites Mal. Dann kriege ich das nochmal erklärt oder die Kinder zu Hause erklären ihm das. Aber wenn die das einmal geschafft haben, gut, das ist wie mit jedem Programm, wenn man das dann regelmäßig so einmal im Monat macht oder so, dann bleibt man auch dabei. Dann ist das einfach. Aber die Digitalisierung und diese Schnittstellen-App zu programmieren, das war nicht so ganz einfach, weil sie kennen Apps von Carsharern und sie kennen vermutlich ÖPNV-Apps für Nahverkehrsverbindungen. Und diese beiden Welten mussten wir zusammenbringen. Das heißt, sie fangen also an in einer ÖPNV-App, buchen eine LEC, Linien-E-Carsharing-Verbindung, und dann sagen sie „okay, jetzt möchte ich an dem Tag, möchte ich diese Verbindung zu der Uhrzeit fahren“ und dann sagen sie „buchen“. Und dann kommt quasi über einen Link ein Absprung zur Seite des Carsharers. Weil ab dann, also ein Bahnticket, können Sie ja eigentlich anonym kaufen, wir wissen auch den Bezahlprozess, aber dann müssen Sie personifiziert sein, auch Sie müssen halt eben registriert sein, das ist im Vorfeld erforderlich, denn wir müssen ja wissen, haben Sie einen gültigen Führerschein und wer nimmt jetzt da ein Auto? Weil ich meine, so ein Auto kostet 30.000, 40.000 Euro und da wollen wir schon wissen, wem geben wir das jetzt mit. Erfreulicherweise, das ist positiv, sind bei uns sehr wenig Schäden. Ich habe das von anderen Carsharing-Projekten gehört, wo wirklich teilweise Vandalismus ist und jüngst zum Beispiel habe ich gehört, da werden Autos aufgebrochen, da werden die Ladekarten rausgeklaut. Unvorstellbar. Oder halt eben beschädigt, einfach abgestellt oder an falschen Orten abgestellt. Also toi toi toi, da haben wir so ganz wenig Stress, mit ganz wenig Problemen und vor allen Dingen, was das Schadensthema ist, also wir hatten in den drei Jahren Betrieb, hatten wir einen Schaden bisher. Das war nur eine kleine Delle irgendwo, also von daher. Ja, also wesentlicher Knackpunkt, wenn Sie die Schnittstelle programmiert haben, ist die Menschen mitzunehmen. So und das geht über Multiplikatoren. Wir haben alle möglichen Werbe-Dinge versucht, wir haben Briefe an die Haushalte geschickt, also eingeworfen bei den ganzen Haushalten. Gut, wir haben eine Online-Schulung gemacht, da waren dann, weiß ich, zehn Leute haben dann daran teilgenommen. Wir haben uns auf öffentlichen Veranstaltungen präsentiert, das ging noch, da kamen dann die Geldkosten, die bringen nicht viel. Am meisten bringt es wirklich die Ansprache und dann also neben den Informationen in den Siedlungen und den Multiplikatoren ist dann auch ganz gut sich zum Beispiel da Samstagmorgens so ein Einkaufszentrum reinzustellen in den Eingang und dann die Leute abzufangen. Dann kommt man mit ins Gespräch. Das ist zwar mühsam und zeitaufwendig, aber das war eigentlich das, was am meisten bringt.

#00:24:06#

I: Okay, also zu dem, ich sag jetzt mal, „Klinken putzen“ und auch mal aktiv sein und den Leuten nachfragen, ob sie sich das nicht mal vorstellen könnten, gab es denn auch Bedenken vorab schon aus der Bevölkerung heraus gegen das Konzept? #00:24:24#

B5: Also aus der Bevölkerung, da war weniger Zurückhaltung, aber aus der Politik halt eben, weil gut, die Stadt musste auch halt eben Eigenanteil dazugeben. Das Förderprogramm fordert eben 25 Prozent Eigenanteil und das war schon eine Diskussion. Erst im Umweltausschuss, dann im Haushaltsausschuss musste das nachher dann halt eben vom Rat der Stadt freigegeben werden und da waren nicht nur positive Stimmen, weil ich meine, jetzt kann man sagen, die Stadt selber hat dann 250.000 Euro da reingesteckt, aber immerhin reden wir über eine Million Steuergelder. Und da muss man sagen, wenn das weiterhin so viel kosten würde, dann ist das auch zu teuer. Dafür kriegt man nicht genügend Nutzer auf die Straße. Aber da jetzt, also die Hälfte von dieser

Million waren sogenannte Initialisierungskosten. Das heißt, man hat jetzt für ein 3-Jahres-Betrieb, kann man sagen, 500.000 Euro Kosten, wobei wir noch ein bisschen weiter runtergekommen sind jetzt. Also wir liegen ungefähr so bei 150.000€ Kosten jedes Jahr, da wird es langsam interessant, weil eins muss man natürlich auch sagen, gut ist immer noch viel Geld, aber wir haben, in [REDACTED] gibt es eine Busverbindung, die fährt unten vom Bahnhof in die Kernstadt rein, nicht zum Rathaus da, insofern haben wir keine Linien, aber in die Nähe da der Kernstadt. Dieser Bus kostet pro Jahr 140.000 Euro, so das heißt eine eingeschränkte Linie, natürlich können ein paar mehr Leute mitfahren. Trotzdem sitzen die in dem Bus oft eben ein Mitfahrer nur und eine Mitfahrende. Und deshalb ist das eine durchaus günstige Alternative, zumal ja auch noch ein paar Erlöse halt eben zurückfließen über das Carsharing. #00:26:04#

I: Ja, ich gucke gerade auf die Zeit. Ich hätte noch eins, zwei Fragen. #00:26:15#

B5: Fragen Sie ruhig. Also ich habe jetzt keinen harten Anschlag. Ich weiß nicht, ob Sie jetzt schon den nächsten Termin geplant haben. #00:26:21#

I: Nein, nein. Noch nicht. #00:26:24#

B5: Sie können noch Fragen stellen. Ich habe ja relativ viel selber erzählt. #00:26:27

I: Das Meeting wird uns nur irgendwann, glaube ich, trennen. Das ist nur auf 40 Minuten eingestellt, aber ich denke, das schaffen wir noch. Ich habe nur noch sonst vielleicht noch mal mehr den Blick auf, was sich in Zukunft ändern müsste, damit Sie es jetzt vor Ort einfacher haben oder auch andere Konzepte einfacher haben im ländlichen Raum, das umzusetzen. Sie haben ja schon die Hemmnisse angesprochen, aber was Sie denken, was sich noch verändern könnte? #00:27:02#

B5: Ja gut, wir können noch ein paar Nutzer, also wir haben vom Volumen her können wir sicherlich noch die doppelte Anzahl von Buchungen unterbringen. Das ist also das Ziel, dass wir noch mehr Nutzer haben und wenn wir da ein paar Umfahrten mehr machen müssen, denn wir brauchen nicht mehr Fahrzeuge, dann müssen wir halt vielleicht ein bisschen mehr umfahren, aber dass die Auslastung halt eben noch steigt, dass die Leute aus ihrer Komfortzone aussteigen, weil wenn sie so eine riesige Fläche haben, dann können sie natürlich nicht jeden vor seiner Haustür eine Haltestelle machen. Also teilweise muss man halt eben 400, 500 Meter gehen, um dann zu diesem Fahrzeug zu kommen. Aber also da kann ich nur an die Bevölkerung appellieren, denn wir haben übrigens ausschließlich Elektrofahrzeuge. Es gibt natürlich auch Befürworter und Gegner von Elektrofahrzeugen, von Elektromobilität, aber wir denken, dass wir schon einen Beitrag leisten, eben damit den Verkehr von der Straße wegzukriegen, dass Leute in ländlichen Räumen auf ihr Zweit- und Drittauto verzichten können, dass es dafür Alternativen gibt. Da haben wir auch Beispiele, die das belegen und das muss man einfach weiter ausbauen, das muss einfach noch mehr werden und wir haben eben auch die Erfahrung gemacht, auch von anderen Projektmenschen, neue Dinge im ÖPNV, generell glaube ich, bei neuen Dingen, brauchen einfach Zeit. Und deshalb haben wir ein Folgeprojekt halt eben jetzt in Arbeit, wo wir noch eine weitere Kommune mit reinnehmen können, um einfach diese Grundideen noch weiter, noch mal wieder gefördert, eigentlich mit deutlich weniger Förderbedarf, um das einfach noch mal weiter ausbauen zu können. Da wollen wir auch das Thema Berufspendler noch mit einbauen, wo dann mehrere Leute in einem Auto sitzen. Und danach, das wäre dann von heute an gerechnet so in zweieinhalb Jahren, dann muss man sagen: „okay, entweder hat es sich als Modell im ÖPNV etabliert oder es macht keinen Sinn.“ Aber das würde auf jeden Fall zu Lasten der Bevölkerung im ländlichen Raum gehen. Weil bei diesen exotischen Siedlungen rechnet sich auch kein On-Demand-Verkehr. Wenn ein Fahrer dann immer für eine Person so abgelegen immer sternförmig rumfahren muss, wenn er Kreis fahren kann, ist

das okay, aber wenn er sternförmig fahren muss, dann wird das einfach zu teuer. Und wenn ich grundsätzlich gesagt habe: „Ich will die Mobilitätswende, ich will die Bevölkerung weg vom Auto auf den ÖPNV bringen, dann ist das für meine Sicht ein wirtschaftlich sinnvoller Weg, der nicht zu teuer ist, wenn ich so ein Modell halt eben weiter fortsetzen kann und eigentlich auch, so hatte ich das an, wird alternativlos, denn andere Möglichkeiten gibt es einfach nicht zu wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. #00:29:44#

I: Ja, das wollte ich gerade fragen, also wenn jetzt das Linien-E-Carsharing sich angenommen in ein paar Jahren sich herausstellt: „okay, es ist nicht haltbar“, eine andere Alternative wird es dann aber trotzdem wahrscheinlich nicht geben? #00:29:59#

B5: Da wird man vielleicht noch irgendwo eine Linie dann zusätzlich da reinkriegen aber das wird dann bleiben genau die Siedlung die jetzt vielfach Nutzer sind ja die werden dann wieder vom ÖPNV abgehängt. Was werden sie machen, also werden sie wieder irgendwie ein Auto kaufen. Vielleicht kommen sie dann auch so eine Idee wie ein Dorfauto oder sind ja alles Modelle, die irgendwie nicht die Flexibilität haben von zehn Autos, weil diese Gemeinde [REDACTED] könnte sich gleich ein Dorfauto dann erlauben. Gut, dann ist das Auto belegt, aber teilweise haben die drei oder vier von unseren Fahrzeugen im Einsatz, wo das gerade genau passt. Ja, das ginge da nicht. Also insofern, es würde eine Verschlechterung für den ländlichen Raum, das war ja genau auch das Ziel des Förderprogramms, Erhöhung der Attraktivität des ländlichen Raumes durch einen verbesserten ÖPNV und den Gedanken würde ich dann über Bord werfen. Gut, ich meine, ich kriege ja auch mit, was um mich herum passiert, die Gelder in den Kommunen, das wird ja immer mehr das Problem. Und gut, was nutzt es dann, wenn wir einfach kein Geld dafür haben. Aber wer A sagt muss B sagen, wenn ich die Attraktivität haben will, wenn ich die Verkehrswende haben will, wenn ich eine Mobilitätsstrategie weiterverfolgen will, dann muss ich halt eben Geld in die Hand nehmen. Und unser Anspruch war eben immer, dass wir eine günstigere Alternative sind als andere Modelle. #00:31:25#

I: Okay, vielen Dank für die ganzen Informationen. Ich würde jetzt auch dann hier die Aufnahme stoppen. #00:31:33#

Anhang 3.6: [REDACTED]

I: Als Einstieg dachte ich, können Sie bitte einmal kurz erklären, welche Position Sie bei [REDACTED] haben und wenn Sie das Konzept einmal kurz umreißen könnten. #00:00:12#

B6: Dann würde ich wirklich schon mal die Präsentation starten, weil da sind gute Inhalte drin. #00:00:20#

I: Ja, wunderbar. #00:00:22#

B6: Ja, mein Name ist [REDACTED]. Ich bin Projektleiterin hier bei einer Tochtergesellschaft der [REDACTED]. Seit 2018 angestellt und bin hier verantwortlich für den Aufbau unseres öffentlichen Ladenetzes, als auch für den Betrieb dessen und natürlich für unser kommunales Carsharing-Angebot, [REDACTED] was ich sozusagen auch von Anfang an mit betreuen und auch aufbauen durfte. Und vielleicht noch mal ganz kurz zur Einordnung, wo wir überhaupt tätig sind. Wir sind ja hier im Landkreis [REDACTED] also nord-östlich von unserer Hauptstadt Berlin gelegen. Wir haben insgesamt 25 Gemeinden, also es ist ein sehr ländlich geprägter Raum hier, haben zwar auch zwei für uns wichtige Städte, einmal die Kreisstadt [REDACTED] aber auch [REDACTED]. Von der Einwohnerzahl sehen Sie ja, und auch von der Fläche, sind wir meines Erachtens nicht gerade klein. Man kann hier schon einige Strecken auch zurücklegen. Nur ganz kurz zur Unternehmensstruktur, damit man das so ein bisschen versteht, wie wir hier überhaupt arbeiten, wo wir eingebettet sind. Ganz oben steht der Landkreis [REDACTED]. Die Kreiswerke [REDACTED] sind ja eine hundertprozentige Tochter des Landkreises. Die sind so ein bisschen aufgebaut wie so ein kleiner Konzern, weil darunter kommen ganz viele Tochtergesellschaften, die Aufgaben aller Art innehaben. Angefangen von der Abfallentsorgung hin zur Straßenunterhaltung und dem Winterdienst. Aber hier in der Tochtergesellschaft, wo ich arbeite, geht es vor allem um die Installation von erneuerbaren Energieanlagen, also wie z.B. wie Photovoltaik oder Wind. Man beschäftigt sich jetzt hier auch mit einem neuen Thema Wasserstoff. Aber wie schon gesagt, in meinem Verantwortungsbereich liegt [REDACTED] als unser kommunales Carsharing-Angebot und darum soll es ja heute auch gehen. Was man hier so ein Grundlage nutzt und was meines Erachtens auch sehr wichtig ist und wir uns glücklich schätzen können ist dieser politische Rahmen, der 2008 gesetzt wurde. Und zwar ist es die Null-Emissions-Strategie, die dem Landkreis seit 2008 zugrunde liegt. Das ist so eine Entwicklungsstrategie, die vor allem das Ziel hat, die Klimaschutzziele des Bundes frühzeitiger zu erreichen und als langfristiges Ziel auch die komplette Energieversorgung für den Landkreis durch erneuerbare Energien abzudecken. Und ich sag mal, [REDACTED] als Mobilitätsangebot hin zur Nachhaltigkeit, auch erneuerbar, wird hier halt einfach gesehen und diese Strategie bietet sozusagen die rechtliche Basisgrundlage, würde ich mal so sagen. Ein ganz wichtiger weiterer politischer Beschluss war ein Kreistagsbeschluss in 2016, der besagt, dass die Kreisverwaltung mit ihrem eigenen Fuhrpark bis zum Jahr 2026, das ist ja jetzt schon nächstes Jahr, schrittweise ihren Fuhrpark zu 50 Prozent auf Elektromobilität umstellen wollen. Also ich kann schon mal vorwegnehmen, das haben sie mit [REDACTED] schon erreicht. Schon als wir begonnen haben in 2019 mit [REDACTED] und dort schon eine Menge Fahrzeuge ersetzt haben, mit Elektrofahrzeugen, konnten sie dieses Ziel relativ schnell erreichen, also durch die Nutzung von [REDACTED]. Aber das so, die zwei wichtigsten Faktoren als politischer Rahmen, die das überhaupt erst möglich gemacht haben, hier so einen Betrieb auf die Beine zu stellen. Und was im Vergleich zu anderen Kommunen oder Landkreisen im ländlichen Raum, da fehlt es an dieser Grundlage, die überhaupt handlungsfähig macht. Und da können wir uns glücklich schätzen, dass wir das als Arbeitsgrundlage sozusagen hatten. Hier habe ich nochmal so einige Punkte aufgeführt, was so die Vision von unserem kommunalen E-Carsharing anbelangt. Also wie ist das überhaupt

entstanden? Die Anfangsidee oder dieser Grundgedanke entstand nämlich daher, den Nutzungsgrad der vorhandenen Fuhrparke, also dieser Dienstfuhrparke, sag ich mal, zu optimieren. Weil man weiß ja, das Dienstauto wird vielleicht tagsüber einmal benutzt, aber am Nachmittag, am Abend, am Wochenende stehen die Fahrzeuge halt nur rum, kosten aber trotzdem Geld. Und hier hat man sich dann ran gemacht an den Gedanken: „Hey, warum öffnen wir diesen Fuhrpark nicht auch für die BürgerInnen mit so einem stationsbasierten Sharing-Ansatz?“ Durch diese geteilte Nutzung entstehen natürlich auch Kostenvorteile und der Bürger kann vor Ort an der Verkehrswende zum Beispiel auch teilnehmen. Wir setzen ja hier auf einen reinelektrischen Fuhrpark, bieten hier wirklich einen vielseitigen Fuhrpark an und durch den Sharing-Ansatz kann man natürlich auch den Parkdruck sozusagen ein bisschen entlasten und reduzieren. Wir sehen das Ganze auch heute noch als so ein bisschen Daseinsvorsorgeauftrag. Also bei uns steht nicht die Gewinnerzielung an erster Stelle, wäre natürlich eine schöne Begleiterscheinung, wenn es auch wirtschaftlich ist, aber ja wir wollen bis heute auch einfach ein neues Mobilitätsangebot hier im ländlichen Raum vor allem schaffen. Das ist kein städtisches Gebiet hier. Ja wir sind ein bisschen Speckgürtel Berlin, aber ja da sieht man schon deutliche Unterschiede auf jeden Fall im Vergleich zu dem Überangebot und an Sharing-Sachen in Berlin zum Beispiel. Wenn Sie was dazwischen sagen wollen, können wir das auch machen, ansonsten würde ich immer weiterreden. #00:07:11#

I: Sonst würde ich einmal kurz die Frage, ich hatte so ein paar Sachen im Kopf überlegt, die ich später noch fragen könnte, aber dann frage ich jetzt schon mal direkt. Sie sagten, dass Sie ja in dem Fall Glück hatten oder dass es eben politisch auf den Weg gebracht worden ist, dass das in der Region gefördert wird. Lag es da eher an engagierten Politikern oder war es aus der Bevölkerung heraus der Wunsch? Was war der ausschlaggebende Faktor dabei? #00:07:42#

B6: Ich würde schon sagen, dass das eher aus der Politik kam. Ich sage mal, auch ein sehr engagierter Landrat. Und ich sage mal, wenn die Spitze schon in diese Richtung denkt, dann kann das natürlich auch nach unten gehen und mit solchen Beschlüssen oder einer solchen Strategie eine gute Basis schaffen. Da wurde jetzt nicht eine Umfrage gemacht und gesagt, wie wäre es denn mit einem Carsharing unter den BürgerInnen, sondern das kam wirklich von oben. Also das waren Aktionen zur damaligen Zeit, die schon sehr grün gedacht haben. So würde ich es jetzt mal ausdrücken. Und das würde ich als Glück bezeichnen, weil man im Vergleich zu anderen Regionen, kann ich heute sagen, fehlt es daran. #00:08:40#

I: Die engagierten Politiker oder Politikerinnen hatten ja vielleicht auch Gegenwind. War das insgesamt denn auch gut durchzubringen durch die ganzen Instanzen und zu fördern? Oder gab es da auch Probleme? #00:09:02#

B6: Also ich war jetzt nicht zu der damaligen Zeit involviert, sage ich mal, ich habe das nicht so mitbekommen, aber auch durch meine vorgestellte Konzernstruktur, die Kreiswerke wurden auf Basis solcher Gedanken erst gegründet. Also wir sind noch gar nicht so alt. Also klar, die Abfallentsorgung, die gibt es schon lange, aber darum hat sich halt dieses Konstrukt Kreiswerke, man kennt vielleicht oftmals den Begriff der Stadtwerke, die kümmern sich dann halt um Energieversorgung z.B. innerhalb einer Stadt, aber Kreiswerke ist wirklich landkreisübergreifend. Also das Glück noch, oder der Gedanke dazu, die Absicht, Kreiswerke zu gründen mit Übergabe dieser Aufgaben. Also das hat natürlich auch dazu gezählt und dann auch wiederum engagierte Leitungen, Leitungspositionen, die gesagt haben: „Das gehen wir an!“ Also wir gucken in Richtung Zukunft und wollten ja nachhaltige Angebote in vielerlei Hinsicht irgendwie schaffen. Ja, ich würde es jetzt nicht als, ja da gab es bestimmt auch Gegenwind, also es war jetzt kein leichter Prozess, aber da war man sich relativ einig, wo der Weg hingehen soll. Also ja, würde ich als positiv, als positive Erfahrung auch so. Ja, hier habe ich noch mal

aufgeführt, was wir sozusagen heute bieten können. Wir haben heute ein stationsbasiertes CarSharing im Betrieb und die Besonderheit, ich weiß nicht, ob Sie das auch schon so mitgenommen haben, vielleicht im Vorfeld, ist bei uns dieses Hauptnutzer-Mitnutzer-Prinzip. Also Hauptnutzer sind ja bei uns Verwaltung, Institutionen, Vereine, die irgendwie einen Bedarf an einem Dienstfahrzeug haben und das wirklich täglich dann nutzen durch unsere Bereitstellung. Und die Mitnutzer sind dann alle Privaten, sage ich mal, die dann zusätzlich noch Zugriff auf die Fahrzeuge haben, also wirklich diese geteilte Nutzung. Und das hat man ja bisher, also ist uns jedenfalls nicht bekannt, über die private Nutzung hinaus, hier das noch mal zu integrieren, also wirklich den vorhandenen Fuhrpark zu nutzen, gleich zu elektrifizieren, also wir haben wirklich keine Verbrenner im Bestand und ja, so durch diese geteilte Nutzung auch diesen Gemeinwohl-Gedanken zu stärken und hier so ein regionales Mobilitätsangebot einfach zu führen. Klar sind wir auch digital aufgestellt, ja das bedarf auch einfach einer Professionalität. Wir haben hier eine -App, worüber die Buchung natürlich auch stattfinden kann, sind aber auch zum Beispiel gewollt, unsere Erfahrung, unseren Erfahrungsschatz weiterzugeben, haben einen Workshop etabliert, weil keiner muss ja das Rad neu erfinden, wenn unser Ansatz als gut empfunden wird, weil er da halt auch funktioniert, haben wir schon einige Interessensbekundungen bekommen, um davon zu berichten, sodass andere es in ähnlicher Weise in ihrer Region umsetzen können. Da ist der Austausch halt auch sehr wichtig. Wir wurden von Anfang an gefördert, sowohl in der Konzepterstellung als auch in der Beschaffung der Fahrzeuge und der Ladeinfrastruktur. Also jedes Fahrzeug braucht natürlich auch seine Wallbox, sage ich mal. Und die ersten Vorbereitungen begannen schon im Jahr 2017, 2018. Es wurde auch eine Machbarkeitsstudie gemacht und daraus ist dann dieses Konzept entstanden, was dort gefördert wurde. Also man hat geguckt, wie ist das vorhandene Potenzial hier gerade in den vorhandenen Fuhrparks, wie viele Fahrzeuge stehen bereit, was braucht es vielleicht für einen rechtlichen Rahmen für die Umsetzung und ja, dann hat man sich weiter auf den Weg gemacht, hat beschlossen, ja, so etwas wollen wir einführen. Der Landkreis hat dort auch mit unterstützt, auch finanziell, sag ich mal, aber auch beim Mitmachen. Also wir waren wirklich auch Hauptnutzer allererster Stunde, genau. Hier zeige ich Ihnen mal, wie es heute aussieht. Also wir sind im 2019 gestartet, im Juni, jetzt sechs Jahre später, haben wir sukzessiv den Fuhrpark vergrößert. Das ist jetzt auch erstmal so der Stand. Wir hauen jetzt hier nicht nochmal zehn neue Autos auf die Straße, sondern haben jetzt insgesamt 42 Elektrofahrzeuge unterschiedlicher Modelle. Wir setzen aber vor allem auf den Renault Zoe, weil der einfach vom Preis-Leistungs-Verhältnis und auch von der Reichweite, von den Funktionen, die er so bietet, das beste Modell für uns war. Wir haben auch einen Nissan, das ist ein Van, ein Siebensitzer, wo vielleicht noch mal mehr Personen mitfahren können oder transportiert werden kann und ja sind insgesamt an neun verschiedenen Orten vertreten, wo aber Ich sag mal, das sehen Sie auch auf der Karte, wo sich die Pins sozusagen verteilen, das ist . Dort sind sehr, sehr viele Stationen und ich sag mal die Hälfte des Fuhrparks auch vertreten. Ansonsten sind wir aber auch wirklich im ländlichen, ländlichen, also auch mal an der Dorfkirche irgendwo stationiert. Ja, bis hin zum Rand Berlin. Aber wirklich, wirklich verteilt. Und die Unterscheidung auf der Karte zwischen blauen und grünen Pins ergibt sich so, dass wir, wie gesagt, auch parallel seit 2019 das öffentliche Ladenetz ausbauen. Und das sind dann, glaube ich, die grünen Pins und die blauen Pins sind dann die -Stationen, wodurch wir oftmals Infrastruktur, also wie zum Beispiel so einen Netzanschluss vor Ort nutzen und dann so Kombi-Stationen machen. Also dann hast du eine -Station und daneben einen öffentlichen Ladepunkt oder mehrere. #00:15:32#

I: Vielleicht kann ich nochmal kurz einhaken, eine kleine Frage zu den Stationen, zu den Standorten. Also Sie sagten ja, dass viele geballt in sind, aber eben auch ein paar verteilt nochmal in einer Dorfkirche oder einen richtig ländlichen Raum. Wie

wurde denn da die Entscheidung getroffen, da kommt jetzt eine Station hin? Gab es da bestimmte Potenziale? #00:16:06#

B6: Ja, also wie gesagt, wir führen ja ein stationsbasiertes Carsharing durch. Also jedes Auto hat seine eigene Station und die Entleiher und Rückgabe findet wirklich dort statt. Und ich sag mal, der Standortfaktor schlechthin ist halt, dass wir die Stationen dort aufgebaut haben, wo der Dienstsitz der Hauptnutzer ist. Also das sind ja bei uns, wie gesagt, die Kreisverwaltung, die sitzt im Zentrum von [REDACTED]. Wir haben aber auch eine Wohnungsgenossenschaft, die sitzt dann eher in einem Wohngebiet von [REDACTED]. Oder wir haben eine Rettungsstelle, die sitzt am Rand von einer Stadt. Wir haben einen Mobilitätsverein, der sich extra gegründet hat. Der sitzt dann am Marktplatz oder an der Dorfkirche in einem sehr kleinen Ort. Also es richtete sich immer nach dem Ankerkunden. Und wir haben nur ganz wenige Autos, die keinen Ankerkunden haben, sondern die, ich sag mal, nur für Private zu nutzen sind, weil die so gut gelegen sind, dass da eine hohe Buchungsanzahl oft aufkommt. Also ich sag mal, gut angebunden an ÖPNV oder Erreichbarkeit zu Fuß, Fahrradabstellanlage, gute Beleuchtung, keinen weiten Parkplatz, gut ausgeschildert. Das zählt natürlich alles auch so ein bisschen zu den weichen Faktoren für die Standortfindung dazu, aber wir sind immer davon ausgegangen, auf dem ganz linken Bild zum Beispiel, dahinter sitzt die Rettungsstelle. Die Rettungsstelle macht keine Patiententransporte mit unserem Auto, sondern die machen mal so eine Wäschetour oder so. Die Arbeitskleidung muss dann zur Wäscherei gefahren werden. Aber wirklich jeder Standort ist bei uns sehr individuell. Je nachdem, wie die Gegebenheiten sind, ob es dort nun in einem Parkhaus ist oder auf einem Hochschulcampus. Hier sieht man auch mal auf den Bildern unsere verschiedenen Standorte. Mal ist es auf einem Privatgrundstück, ist aber 24-7 zugänglich. Das ist ja natürlich auch sehr wichtig für unseren Betrieb. Oder hier oben rechts das Bild, das ist im öffentlichen Straßenraum, braucht natürlich auch eine Ausschilderung, Verkehrsbeschilderung. Hier unten links, wie gesagt, auch ein Hochschulcampus, wo man sich auch zu Nutze gemacht hat, eine Schnellladestation der Hochschule zu nutzen, um das Fahrzeug zu laden. Also sehr individuell behandelt und wir gucken, wie sieht es vor Ort aus und wie können wir das Sharing-mäßig gut anbieten. Hier wollte ich Ihnen einfach mal zeigen, wer sind so unsere Hauptnutzer, also wer ist unser Nutzerkreis auch. Wie gesagt, die Kreisverwaltung, so Hauptnutzer der ersten Stunde, die haben wirklich 15 Fahrzeuge von uns, also ist schon ein großer Fuhrpark, sage ich mal, für unsere Verhältnisse. Und ich glaube, Sie haben ja auch in Ihren Fragen welche Herausforderungen für [REDACTED] glaube ich, in der Planungsphase, im aktuellen Betrieb und so. Also ich habe die Fragen nochmal hier zu liegen, dass wir darauf auch ein bisschen eingehen können. Und ja, Herausforderungen kann ich hier zum Beispiel auch an dem Beispiel ein bisschen berichten. Das habe ich auch in dem Informationsschreiben, was ich Ihnen vorab mal geschickt habe. Da hinten stehen auch Herausforderungen mit drin. Und das ist als einer der wichtigsten Punkte diese Pionierarbeit. Es gab kein vergleichbares Angebot hier vor Ort. Also man musste alles sich neu aufbauen und sein ganzes Wissen so versuchen zu bündeln und auch so ganz viel Aufklärungsarbeit zu leisten. Und man muss sich vorstellen, man arbeitet dann dort mit Mitarbeitenden der Kreisverwaltung, die dort vielleicht schon seit 30 Jahren arbeiten. Dann kommt man da als junge Frau an, damals war ich 25, Und dann erzählt man auf einmal, wie jetzt so Dienstfahrten mit so einem neuen Auto und einer Buchungsplattform und, und, und jetzt zu machen sind, da stößt man erst mal auf Gegenwind. Also, „nee, das ist, das verstehen wir nicht. Das ist zu kompliziert. Ich habe Angst, mich in ein Elektroauto zu setzen.“ Also auch da Vorbehalte. „Elektroauto, wenn das brennt?“ Also ganz komische Gedanken, das sind natürlich ernstzunehmende Gedanken, wo wir einfach mitgenommen haben „ey, wir müssen hier erstmal ganz viel erklären und etwas Neues einführen.“ Und entsprechend die Struktur dafür auch erstmal schaffen. Also hin von, ich fülle einen Zettel aus und beantrage mir ein Dienstauto. Nein. Und hole mir dann irgendwo den Schlüssel ab. Nee, das machen wir jetzt alles digital. Ihr hab da eure

Buchungsplattform, da könnt ihr euch das reservieren. Der Autoschlüssel ist im Auto. Und dann geht's ab. Das möchte ich nur mal an der Stelle als Herausforderung aufzählen. Es hat auch dabei schon angefangen, dass die Mitarbeitenden gar kein Handy haben oder kein Diensthandy haben. Also die App-Variante, für die erstmal gar nicht infrage kam, worauf wir erstmal noch Plastikkarten, RFID-Karten bereitstellen mussten, damit die so über den RFID-Kartenleser am Fahrzeug zum Trip zum Fahrzeug erhalten. Also rein auch technischer Natur fing es da in den Kinderschuhen an. Also heute läuft es natürlich, aber das möchte ich jetzt mal so für den Anfang festhalten, wie schwer es dann doch war, also sowas Neues, aber doch Cooles und Funktionierendes auf die Beine zu stellen. Genau, ja hier nochmal einfach in der Übersicht, da ist so bei uns alles mit dabei, eine Hochschule, andere Amtsverwaltungen, Sparkasse, Wohnungsgesellschaft, Stadtwerke, ein Mobilitätsverein, der sich, wie gesagt, extra gegründet hat, auch andere Stadtverwaltungen, wodurch wir auch eine Grundauslastung unseres Fuhrparks gewährleisten. Also das sind tägliche Fahrten mit den zur Verfügung gestellten Fahrzeugen durch die Hauptnutzer, also dienstlicher Natur. Und auf der anderen Seite haben wir natürlich unsere Privaten, die nennt man bei uns die Mitnutzer. Das sind derzeit etwa 3000 Registrierte, das heißt aber nicht Aktive, das sind etwa 100 Aktive, das heißt, die regelmäßig buchen, sondern das sind erstmal die, die bei uns einen Account haben, die sich registrieren und je nach Bedarf sich ein Fahrzeug buchen können. Wir finden, dass wir eine relativ einfache Preisgestaltung, also Tarife haben. Es richtet sich hier nach Stundenpreis und Tagespreis oder Tagespreis und zusätzlich dieser Kilometerpauschale einfach eine faire Abrechnung nach Zeit und Strecke und ja zur Auslastung hier neben dieser täglichen Fahrt durch einen Mitarbeiter finden etwa 100 Buchungen pro Woche privater Natur statt bei der Anzahl von 42 Fahrzeugen derzeit. Das ist eine gute Auslastung, also gemeinschaftlich, da ist aber auch noch Luft nach oben. Das hat sich jetzt mittlerweile bei dieser Zahl, 100 Buchungen pro Woche, eingependelt. Damit sind wir zufrieden. Mehr geht immer. Und wie gesagt, die Kunden können die [REDACTED]-App nutzen, sind dort auch auf Social Media vertreten, um natürlich auch ordentlich Werbung zu machen. Also bei uns spielt die Öffentlichkeitsarbeit, das Marketing, eine sehr, sehr große Rolle von Anfang an. Man muss von Anfang an davon berichten, dass es uns gibt. Wir sind auf Veranstaltungen vertreten, planen Aktionen, machen auch mal einen Flyerwurf. Also die Fahrzeuge sind auffällig foliert, aber natürlich einheitlich. Man versucht dort weiterhin auf dem Schirm zu bleiben. Und man sieht auch in der steigenden registrierten Anzahl, dass wir das auch sind. Also wir werden gesehen und wir werden auch genutzt. #00:25:03#

I: Gibt es denn an der Stelle bei den potenziellen MitnutzerInnen Hauptbedenken? Geht es da auch um E-Mobilität, wie vielleicht bei der Stadtverwaltung zuerst oder welche Erfahrungen bzw. Feedback gibt es?? #00:25:22#

B6: Also was ich da nochmal zu sagen will ist, dieser Nutzerkreis, Mitnutzer, Private, der umfasst wirklich ganz diverse Leute. Also wir haben jetzt nicht den 21-jährigen Studenten, der irgendwie einen Bedarf hat, sondern es ist von jung bis alt, von männlich, weiblich, divers, sag ich mal, Familien, Rentner, Singles, also wodurch wir natürlich auch eine Ansprache wählen müssen, dass wir alles ein bisschen abdecken. Und ja, da herrscht auch, also warum nutzt ein privater [REDACTED] weil er irgendwie einen Bedarf an dem Fahrzeug hat, was er nicht fußläufig mit der Bahn oder dem Fahrrad absolvieren kann. **Es gab auch Familien, die sich entschieden haben, das Zweitauto abzuschaffen.** Und ich sage mal so, es geht bei den Privaten auch ein bisschen, nicht ein bisschen, es geht oft auch um den Preis. Also kann ich mir das eigene Zweitauto vielleicht noch leisten. Bei den heutigen Preissteigerungen, sage ich mal. Weil ich fahre damit vielleicht eh nur einmal zur Apotheke und einmal zum Einkaufen in der Woche. Also brauche ich das überhaupt? Dann vergleiche, was gibt es für andere Angebote. Kann ich auf den Bus setzen oder brauche ich wirklich ein Fahrzeug? Wie sieht es mit anderen

Fahrzeugvermietungen aus Taxi, keine Ahnung. Also ja, der Bedarf ist halt total unterschiedlich, also mal nutzt eine Familie das drei Monate und dann drei Jahre wieder nicht. Also das ist, ich weiß nicht, ob ich jetzt Ihre Fragen damit gut beantworten kann. #00:27:06#

I: Alles in Ordnung, alles gut. Ja, es ist einfach dieses, dass man eben auch ein Angebot schafft für die Menschen, dass die eben nicht nur die eine Option haben, Auto oder kein Auto. #00:27:19#

B6: Ihr Arbeitstitel ist ja auch in der ländlichen Region. Wenn man sich vorstellt, wie oft fährt denn der Bus gerade am Wochenende irgendwo auf dem Dorf? Vielleicht einmal in der Stunde maximal. Bei uns geht es darum, ein Mobilitätsangebot erst mal zu schaffen als Ergänzung. Das ist nicht hier das Nonplusultra, das wissen wir. Also wer es nicht braucht, nicht nutzen will, dann ist es okay. Wenn ihr andere Optionen habt, dann wählt diese. Aber unser Ziel ist es, auch ein nachhaltiges Angebot zu schaffen. Im Sinne von, wir sind hier kein Riesenkonzern, der hier Profit schlagen will und wenn es halt kein Euro bringt, dann sind wir nach einem halben Jahr hier wieder weg. Sondern wir sind nunmehr schon seit sechs Jahren hier. Die Leute können sich darauf verlassen. Und ja, dass das Auto halt auch noch im nächsten Jahr vor ihrer Tür steht, wenn sie es dann halt auch mal brauchen. Was auch unser Vorteil ist, würde ich jetzt mal so sagen, ist, dass wir Leute von hier sind. Also wir zeigen natürlich auch Gesicht, wir sind auf Veranstaltungen, wir sind ansprechbar und keine große Firma irgendwo aus Bayern, die jetzt hier einfach mal ein paar Autos auf die Straße setzt und mal gucken, ob es auch im Dorf auch funktioniert, ob wir da noch mal ein bisschen Geld machen können. Das ist unser Anliegen. Also ich kann auch ehrlich sagen, bis heute bringt es uns kein Geld ein. Wir gleichen es so ein bisschen aus mit profitablen, anderen Projekten im Bereich der erneuerbaren Energie, sodass wir uns gesamtheitlich gut darstellen können. Aber wir machen es vor allem von uns für die Bürger, also Daseinsvorsorge einfach. Hier wollte ich einfach nochmal unseren digitalen Ansatz auch zeigen. Ich finde es wichtig, dass man hier eine gewisse Professionalität auch hat. Von Anfang an digital buchbar, man kann es auch webbasiert machen am PC, man kann auch zu einer unserer Anlaufstellen gehen und es über einen Mitarbeiter machen lassen, also auch da verschiedene Optionen, „wie kann man uns erreichen“, „wie kann man uns nutzen“, aber das ist halt einfach der Stand von heute, eigentlich braucht es das, also ich kann mir jetzt nicht vorstellen, ich rufe jemanden an. Nee, da ging jetzt keiner ran, der mir den Schlüssel für das Auto geben kann. Das ist einfach nicht machbar. Deswegen haben wir einen Mobilitätsdienstleister im Hintergrund. Also wir haben die Buchungsplattform nicht selber entwickelt, auch nicht die App selber entwickelt, sondern es ist hier so eine White-Label-App-Lösung. Wir bedienen uns dort einem ich sag mal, Anbieter im Hintergrund und setzen auch noch Namen drauf und das machen ja auch andere so. Ganz viele in Deutschland bedienen sich da anderer, einfach externer Profis. Und so geht es zum Beispiel auch mit der Technik im Fahrzeug, also die Telematik, die das Fahrzeug überhaupt buchbar macht. Das wird halt eingebaut, teilweise durch uns oder auch externe und dann geht's los. Also keiner muss das Rad neu erfinden, sondern man arbeitet dort partnerschaftlich, aber auch deutschlandweit zusammen mit Leuten. #00:31:00#

I: Sprich die Einrichtung der App lief auch reibungslos? #00:31:07#

B6: Ja, also wie gesagt, gab es ja schon, also durch unseren Partner und wir haben einfach unser Design aufgepackt. Aber ja, am Anfang gab es da schon Probleme hinsichtlich der erwähnten Situation, wir haben kein Diensthandy und wir wollen nicht unser privates Handy dafür nutzen. Ist ja auch okay. Wodurch wir nochmal den Ansatz gehen mussten, es braucht eine zweite Variante, um Zugang zum Fahrzeug zu haben und das haben wir halt mit diesen RFID-Karten gemacht, die man dann an einen Kartenleser vorne an der Frontscheibe hält und so dann Zugang zum vorher gebuchten Fahrzeug

am PC erhält. Also über eine Plastikkarte hat man halt gar keinerlei weiterer Funktionen und die App bietet sich halt an, erstmal Schäden melden oder zu überprüfen bei Fahrtantritt. Man kann nochmal Ladestationen einnehmen, man kann den Sauberkeitszustand des Fahrzeugs melden. Und wie gesagt, als Buchungsmöglichkeit es nutzen. Die App ist kostenlos. Das sollte jetzt auch keine Hürde sein. Ich gucke noch mal kurz auf die Fragen, ob wir dazu noch beantworten können. So eine digitale Herausforderung, würde ich mal noch nennen, wir sind im ländlichen Raum. Netzabdeckung, also man braucht Internet auch, um eine App zu bedienen, sag ich mal, man hat hier doch einige Ecken, wo nichts geht. Das als kleiner Punkt, aber spielt am Anfang auch eine Rolle. Dann stehen die Stationen vielleicht in einem schwarzen Fleckbereich, der nicht abgedeckt ist und ja, dann wie soll es funktionieren. Also das wollte ich einmal mal so mitgeben. #00:33:16#

I: Ist denn sowas über Feedback später an euch herangetragen worden? #00:33:24#

B6: Das war beim Standortaufbau, beim Stationsaufbau, da werden so Sachen auch mal gecheckt. Also vielleicht nicht beim ersten oder zweiten Standort, aber wenn dann mal sowas aufplopt durch Nutzer, ja, durch so ein Feedback geben, berücksichtigt man das dann beim nächsten Mal. Und über die App, das kann man vielleicht auch nochmal sagen, ist es nach jeder Buchung auch möglich, die Fahrt oder das Fahrzeug und den Service zu bewerten und auch Kommentare zu hinterlassen. Das nehmen wir gerne auf, also Feedback wirklicher Art. Also es kann sein „war alles super!“, „macht weiter so“, oder „das Auto war total verschmutzt“, „das Navi funktioniert nicht“, „da waren Hundehaare“, also wirklich vielseitig. Oder „könnte er nicht was da und da dran machen“, das nehmen wir natürlich auf, weil wir wollen uns auch verbessern. Also wir sind jetzt hier nicht die besten, wir sind gut, aber da ist natürlich noch Steigerung möglich. Und ja, Wir sind da im Austausch, indem uns Kunden, sei es Mitarbeiter oder auch eine Privatperson, dass wir da im Austausch sind und uns verbessern können. #00:34:42#

I: Wo wir vielleicht bei den Herausforderungen gerade sind. Zu den politischen Herausforderungen hatten Sie ja Anfang schon gesagt, das lief ja sehr recht flüssig, kann man so sagen. Wie ist es denn mit der Infrastruktur gewesen? Das ist ja auch ein Thema bei Ihnen. Ladesäuleninfrastruktur – wie lief das ab? #00:35:12#

B6: Ja, nur ein bisschen auch Henne-Ei-Problem. Also hast du ein Elektroauto, brauchst du eine Ladestation. Oder ist die schon da? Ne, hier war gar nichts da. Also infrastrukturell musste alles komplett von Null aufgebaut werden. Und unser Anliegen ist natürlich auch die Wertschöpfung ein bisschen im Kreis zu halten. Also die Zusammenarbeit mit lokalen Partnern war uns wichtig. Ja, die Herausforderung ist hier aber, wer kennt sich damit schon aus? Also, Elektrofahrzeug ist auch in einer Autowerkstatt ein besonderes Feld. Man braucht dafür zum Beispiel auch einen bestimmten, ich sag jetzt mal Abschluss, ich weiß jetzt nicht, wie das heißt, aber, oder Elektro-Firmen, die sich dem Aufbau, der Installation von Ladestationen auch annehmen. Also das würde ich auch mal so als Herausforderung festhalten. Wo gibt es die richtigen Fachkräfte und die uns dort helfen können und wir jetzt nicht auf eine Firma aus Köln zurückgreifen müssten. Weil, wie gesagt, wir wollen ja hier gerne Hand in Hand mit Firmen vor Ort arbeiten. Also ja, das würde ich schon als Herausforderung mal festhalten und auch bei uns, sage ich mal, als Ressource Personal, die das mit aufbauen. Klar gab es da so mich und wir sind heute noch ein ganz kleines Team, also die das so wuppen. Wir sind halt motiviert und engagiert, aber also sowas lernt man ja auch nicht im Studium. Also ich weiß nicht, wie es Ihnen geht, aber ich habe noch nie AGB im Studium geschrieben und auf einmal braucht es hier Nutzungsbedingungen, um überhaupt auf die Straße zu gehen. Das waren auch so Anfangsherausforderungen. Sich das Wissen irgendwie aneignen oder ausprobieren

und entsprechend Lehrgeld auch bezahlen. Aber das hat, sage ich mal, unsere Firma hier ganz gut gemacht. Also man hat einen relativ offenen Rahmen. #00:37:20# (Erste Aufnahme endet, da das Zoom-Meeting unterbrochen wurde)

(zweite Aufnahme beginnt)

B6: Wir waren an der Stelle des Personalaufwandes und der Expertise, die man vielleicht so mitbringt oder was man sich Neues anlernen muss. Und dann kommt natürlich auch dieser finanzielle Punkt. Klar, man hatte Fördermittel mit an die Hand und das war auch sehr gut. Aber auch da muss man sich ja kümmern und einen gewissen Erfahrungssatz mitbringen. Aber wir führen jetzt hier einen Betrieb durch. Also nur weil das alles stand, heißt ja nicht, dass wir dann sofort Geld einnehmen, um den Betrieb weiter fortzuführen. Also finanziell braucht es da auch Unterstützung. Also ich sage mal auch für andere, die diesen Weg gehen wollen, braucht sich nicht nur so eine Anfangsinvestitionsförderung, sondern auch vielleicht mal begleitend für die ersten zwei Jahre also so schnell etabliert sich ja auch nichts neues wie gesagt da sind so viele Vorbehalte und Meinungen herrschen dort. Es fängt auch schon an mit „wie ihr wollt Elektrofahrzeuge auf die auf die Straße stellen? Habt ihr mal an die Ressourcen gedacht die dort ja für gebraucht werden?“, also ich spreche jetzt Lithium-Ion Batterien oder so. Also solche Gespräche führt man dann auch auf dem Stadtfest, um sich dort zu begründen, wo ich sage: „Wir fahren es so, wenn du es nutzen möchtest, gerne, wenn nicht, dann nicht.“ Also wenn du da deine Meinung zu hast, dann ist auch nicht die Lösung für alles. #00:01:32#

I: Wird keiner gezwungen, aber man darf es gerne probieren. #00:01:38#

B6: Genau, also wir bieten euch ein cooles Angebot, aber wenn du es nicht siehst und nicht möchtest, also wir sind die Letzten, die hier jemanden zwingen und das ist okay. Also man möchte sich auch gar nicht so oder man sollte sich auch gar nicht so tief in diese Diskussion begeben, weil jeder hat so seine Meinung und das ist auch okay. #00:01:56#

I: Okay, vielleicht kurz noch, wo Sie gerade die Förderung ansprachen, ist das ein aufwendiger Prozess gewesen oder wie lief das ab? #00:02:11

B6: Also auch sowas lernt man ja nicht im Studium und das ist ganz viel so ich sag mal wie Verwaltung auch arbeiten mit Bedingungen. Die müssen dann erledigt sein aus ganz viel Papierkram, um ich sag mal ein Euro zu erhalten und man kann auch da ein bisschen von Glück sprechen, dass es in unserer Anfangszeit so viele Förderungen gab. Jetzt im Vergleich zu heute, heute gibt es nichts mehr. Also wo mal ein Elektrofahrzeug gefördert wird, weil es ja auch gerade so die Zeit war, war ja noch vor Corona zum Glück, als wir gestartet sind. Obwohl die Corona-Zeit jetzt nicht so, also was gar nicht beeinflusst hat, lief trotzdem gut. Also, es war anstrengend Fördermittel zu beantragen und dann, ich sag mal, eine gewisse Summe zu erhalten. Dafür, was man da gemacht hat, war es dann doch wenig. Und dann wird es ja auch so streng überwacht und man muss alles offenlegen. Und ich habe da jetzt den Förderaufkleber noch mit draufgebracht. Also ein ganz schön anstrengender Prozess. Genau, was ich sagen wollte, heute gibt es keine Förderung hinsichtlich Elektrofahrzeuge oder Ladeinfrastruktur, während es in der Zeit 2018, 2019 schon sehr on woke war, sag ich mal, oder. Und ja, dann muss jeder gucken, wo er dann das Geld hernimmt, ne? Also ohne so eine Anschubfinanzierung, wenn man nicht gerade das Lotto gewonnen hat und es da einsetzen möchte, ist es schwer. Also, weil alles Geld kostet und man erstmal gar keine, man kann gar nicht so richtig abschätzen, wie die Nutzung wird. Weil es ja so individuell ist, aber da können ja die Hauptnutzer bei uns so eine Grundkostendeckung erzielen, was für uns wichtig war. Dann durch diese tägliche Nutzung, Hauptnutzerverträge, die Mitarbeiter können ein bestimmtes

Stundenkontingent abfahren im Monat und zahlen dafür einen festen Preis. Das sind unsere festen Einnahmen im Monat. Dann kommt jeder Private, der irgendwie total unterschiedliches Nutzungsverhalten aufweist, aber in Summe bringen die Privaten sozusagen die andere Hälfte der Kostendeckung mit ein. Und so bewegen wir uns auf einem guten Weg in Richtung Wirtschaftlichkeit. #00:04:45#

I: Okay, ja ich würde das letzte Thema jetzt eigentlich nur noch anreißen wollen mit dem Ausblick in die Zukunft. Gibt es Dinge auf bestimmten Ebenen, die sich ändern müssten, damit sowas eben auf dem ländlichen Raum besser umgesetzt werden kann, wirtschaftlicher wird? #00:05:12#

B6: Ja, also ich habe mir zwei Sachen dazu aufgeschrieben. Die Wiederaufnahme dieser Förderung wäre meines Erachtens ein großer Punkt, um das anzuschieben. Dann natürlich diese politische Grundlage schaffen, sodass es von oben in diese Richtung denkend geschubst wird. Und was ich mir auch aufgeschrieben habe ist, dass es von Vorteil wäre, so sehen wir es jedenfalls, wenn wir uns dort mehr vernetzen. Jetzt gibt es im Landkreis und es läuft ja hier auch vor Ort sehr gut mit unseren Gegebenheiten und wir kriegen ja sehr viele Interessensbekundungen. Wie gesagt, „wie macht ihr es?“ Und deswegen haben wir ja zum Beispiel auch dieses Workshop-Format -erfahrbar ins Leben gerufen, wo wirklich schon drei Institutionen bei uns waren, andere Landkreise, Kommunen, Stadtwerke, und wir davon berichtet haben an zweieinhalb Tagen von A bis Z, wie sind wir es angegangen, wie funktioniert es heute. Also wenn es weiterhin, wenn es sich ausbauen soll, „Carsharing-Angebote im ländlichen Raum“, dann sollten wir doch voneinander lernen, uns vernetzen, davon berichten und das eine oder andere Lehrgeld verhindern. Also wir hatten unsere Stolpersteine und haben wirklich auch Lehrgeld bezahlt, aber das muss ja ein anderer nicht machen. Also wir geben gerne unser Goldstaubwissen weiter und das auch gegen Bezahlung, weil es ist sehr gutes Wissen. Aber das würde ich auch nochmal so als Maßnahme sagen: Geld, Vernetzen, politischer Rahmen, dann kann es was werden. Das ist so mein Rezept, was ich mitgeben möchte. #00:07:11#

I: Ja okay, super wenn sie sonst keine anderen Punkte mehr haben oder irgendwas was sie noch erzählen wollten. Dann würde ich jetzt die Aufnahme stoppen hier. #00:07:25# (Zweite Aufnahme Ende)

Eigenständigkeitserklärung

Ich versichere, dass ich diese Masterarbeit selbstständig und nur unter Verwendung der angegebenen Quellen und Hilfsmittel angefertigt und die den benutzten Quellen wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Hamburg, 13.05.2025

Felix Kauschke

Ort, Datum

Unterschrift