

Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Landkreis Bernkastel-Wittlich



Kreisverwaltung
**Bernkastel
Wittlich**



Mobilitätswerk GmbH





Mobilitätswerk GmbH

Kreisverwaltung
Bernkastel
Wittlich



Auftraggeber:

ZVS Kreis Bernkastel-Wittlich
Kurfürstenstraße 16
54516 Wittlich

Ansprechperson:

Frau Anja Saupe
+49 (0) 6571/14-2305
Anja.Saupe@Bernkastel-Wittlich.de

Auftragnehmer:

Mobilitätswerk GmbH
Chemnitzer Str. 97, 01187 Dresden
Amtsgericht Dresden, HRB 36737
<https://www.mobilitaetswerk.de/>

Ansprechperson:

Herr René Pessier
+49 (0) 351/27560669
r.pessier@mobilitaetswerk.de

Stand: September 2024

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung.....	1
2	Anlass und Ziel.....	2
3	Bestandsaufnahme	3
3.1	Gegebenheiten im Landkreis.....	3
3.2	Bestehende Konzepte.....	6
4	Grundlegende Aspekte zu Carsharing sowie Fahrgemeinschaften und Carsharing	6
4.1	Fahrgemeinschaften	6
4.2	Carsharing.....	7
4.3	Carsharing vs. Fahrgemeinschaft.....	9
4.4	Digitale Plattformen/Apps zur Unterstützung.....	10
5	Perspektiven für Carsharing im Landkreis Bernkastel-Wittlich	11
5.1	Möglichkeiten der Angebots-Erweiterung durch Carsharing-Anbieter	11
5.2	Reduzieren der Dienstwagenflotte in öffentlichen Verwaltungen.....	12
5.3	Erfolgreiche Etablierung von Carsharing im ländlichen Raum	16
5.4	Sharing-Stationen in Gemeinden	19
6	Perspektiven für Mitfahrgelegenheiten im Landkreis Bernkastel-Wittlich	20
6.1	Analyse über Pendelnden-Beziehungen im Landkreis.....	20
6.2	Erreichbarkeit von Unternehmen	25
7	Ausblick und Empfehlungen	28
7.1	Reduzieren der Dienstwagenflotte in öffentlichen Verwaltungen.....	28
7.2	Erfolgreiche Etablierung von Carsharing im ländlichen Raum	29
7.3	Sharing-Stationen in Gemeinden	29
7.4	Erreichbarkeit von Unternehmen	29
7.5	Kommunikation und Beteiligung.....	30

1 Zusammenfassung

Die Mobilität im LK Bernkastel-Wittlich sieht sich, wie viele ländlich strukturierte Landkreise, zahlreichen Herausforderungen gegenüber. Die begrenzte Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln, die langen Wege zu verschiedenen Zielen und eine großflächige Verteilung von Fahrzielen führen zu einer geringen Bündelbarkeit. Dies bedeutet, dass oft der Besitz oder zumindest der Zugang zu einem eigenen Fahrzeug für die meisten Bewohnenden des Landkreises Bernkastel-Wittlich unerlässlich ist. In Teilbereichen des Landkreises, mit Bahnanschluss oder größeren Kommunen, existiert eine gewisse Vielfalt von Mobilitätsangeboten. Der Rest der Bevölkerung sieht sich einem geringen Angebot gegenüber.

Im Projekt bestand der zentrale Ansatzpunkt darin, den motorisierten Individualverkehr (MIV) effizienter zu gestalten, indem Fahrten besser gebündelt und vorhandene Fahrzeuge möglichst optimal ausgelastet werden. Eine höhere Auslastung von Fahrzeugen und dadurch weniger Einzelfahrten sollen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Landkreis beitragen. Zudem sollte durch ein besseres Angebot die Attraktivität erhöht werden, um den oben beschriebenen Herausforderungen zu begegnen.

Konkrete Ansätze im Rahmen dieses Projektes waren die Etablierung von Fahrgemeinschaften und Carsharing-Angeboten. Im ländlichen Raum haben diese Angebote oft größere Herausforderungen bei der Etablierung. Fahrzeuge werden oft benötigt. Das führt zu wirtschaftlichen Herausforderungen verbunden mit sehr langen Etablierungsphasen.

Ziel des Projektes war es daher, passende Lösungsansätze und Projektskizzen zu entwickeln. Diese sollten und sollen bei passenden Fördermittelprogrammen eingereicht werden können sowie Impulse geben.

Die Einbeziehung von Unternehmen, der Kreisverwaltung und den Gemeinden war entscheidend, um den aktuellen Status quo aufzunehmen sowie konkrete Ansätze zu entwickeln. Insbesondere die Erreichbarkeit von Unternehmensstandorten in der Peripherie, mit geringen oder keinem öffentlichen Nahverkehr, wurde kommuniziert. Insgesamt zeigte sich im Rahmen des Projektes ein flächendeckender Bedarf an Carsharing und Mitfahrgelegenheiten im Landkreis. Jedoch bestehen erhebliche Hindernisse bei der Umsetzung, durch Informationsdefizite und große Probleme bei der Finanzierung des Carsharing-Angebots.

Als Lösungsansätze wurden unter anderem die Einführung einer digitalen Mitfahrplattform für Mitarbeitende von Unternehmen, die Reduzierung der Fuhrparkflotte von Verwaltungen durch Carsharing sowie die Etablierung von Carsharing im ländlichen Raum durch Ankernutzende, bspw. durch Unterstützung des ehrenamtlichen Engagements, identifiziert. Aus einem Großteil der Ansätze wurden Projektskizzen entwickelt.

Die Herausforderungen müssen adressiert und im Kleinen Lösungen entwickelt werden. Dafür braucht es Unterstützung auf Gemeindeebene um dort konkrete Fortschritte zu erreichen.

2 Anlass und Ziel

Die ländlich geprägte Region des Landkreises Bernkastel-Wittlich sieht sich mit vielfältigen demografischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen konfrontiert. Um die Lebensqualität aller Bevölkerungsgruppen zu erhalten, zu verbessern und die Außenwahrnehmung zu optimieren, beteiligt sich der Landkreis am Modellvorhaben „Smarte.Land.Regionen“ des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL).

Im Fokus des Modellvorhabens „Smarte.Land.Regionen“ steht für den Landkreis Bernkastel-Wittlich das Thema Mobilität. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) soll eine höhere Effizienz erreicht werden. Im Rahmen dieser Mobilitätsstrategie sollen innovative Modellprojekte entwickelt werden, wobei der Innovationscharakter an der Neuheit für die Zielgruppen gemessen wird. Durch die Identifizierung von Potentialen zur besseren Auslastung des MIV sollen folgende übergeordnete Ziele erreicht werden:

- Hohe Akzeptanz des Vorhabens im Landkreis durch Fokussierung auf attraktive Verkehrsmittel,
- Verbesserung/Erhalt der Lebensqualität für alle Bevölkerungsgruppen,
- Mehr Flexibilität und Unabhängigkeit für Personen ohne Pkw/Führerschein,
- Reduktion von Luftschadstoffen und Förderung von Nachhaltigkeit,
- Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen und Kaufkrafterhalt im Landkreis,
- Förderung von kritischem Bewusstsein für das eigene Mobilitätsverhalten,
- Verbreitung der Idee der "Sharing Community" zur Stärkung von Zusammenhalt und Gemeinschaftsgefühl.

Die Mobilitätsstrategie soll eine praxisorientierte Grundlage schaffen, insbesondere durch antragsreife Formulierungen konkreter Modellprojekte und die Aktivierung der gesellschaftlichen Trägerschaft. Nach der Strategieerstellung sollen (Förder-)Mittel eingeworben und die Modellprojekte umgesetzt werden, wobei der Landkreis koordinierend agiert.

3 Bestandsaufnahme

Durch die Analyse von Pendelströmen und den bestehenden Mobilitätsangeboten werden nicht nur Engpässe und Verbesserungspotentiale identifiziert, sondern auch die Grundlagen für zukunftsweisende Lösungen gelegt. Diese Systematik ermöglicht es, Potentiale zu identifizieren und Projektskizzen zu entwickeln, um Carsharing-Angebote in Gemeinden zu verankern und die Integration von Fahrgemeinschaften in Unternehmen zu fördern.

Durch die gezielte Erfassung von Daten und die Auswertung der Bedürfnisse der Bevölkerung, der Verwaltung und der Wirtschaft entsteht ein umfassendes Bild, auf dessen Basis die Weichen für eine moderne und zukunftsfähige Mobilität gestellt werden können.

3.1 Gegebenheiten im Landkreis

Der Landkreis Bernkastel-Wittlich befindet sich im westlichen Teil von Rheinland-Pfalz. Charakteristisch für diesen Landkreis ist die geringe Bevölkerungsdichte, weitläufige Landschaften und kleine Ortschaften. Die Topografie wird vor allem durch die Berge entlang der Mosel bestimmt. Die Mosel bildet dabei die Grenze zwischen den beiden Mittelgebirgen Eifel und Hunsrück.

Die ländliche Struktur, gepaart mit einer eher geringen Bevölkerungsdichte, stellt besondere Anforderungen an die Entwicklung (nachhaltiger) Mobilitätskonzepte zur Bündelung oder des Sharings. Die flächenmäßige Ausdehnung und die oftmals limitierten öffentlichen Verkehrsverbindungen bieten nur wenige Alternativen zur Nutzung des Pkw. Ein Ansatz, bei dem der Pkw im Fokus steht, kann daher als sinnvoll gelten.

Vorhandenes Angebot an Carsharing

Innerhalb des Landkreises gibt es seit 2019 ein Carsharing-Angebot durch die Bürgerenergiegenossenschaft Energiewende Hunsrück-Mosel eG in Monzelfeld. Darüber hinaus erstreckt sich das Angebot über die Grenzen des Landkreises hinaus in benachbarte Regionen. In Trier sind Carsharing-Dienste wie Stadtmobil und Flinkster verfügbar, während in Würlich das Angebot durch Regio-Mobil bereitgestellt wird.

Vorhandenes Angebot für Fahrgemeinschaften

Im Landkreis Bernkastel-Wittlich existieren bereits 12 Mitfahrerparkplätze. Die folgende Abbildung 1 gibt einen Überblick über die Lage und Parkplatzkapazität der Mitfahrerparkplätze im Landkreis und angrenzenden Landkreisen.

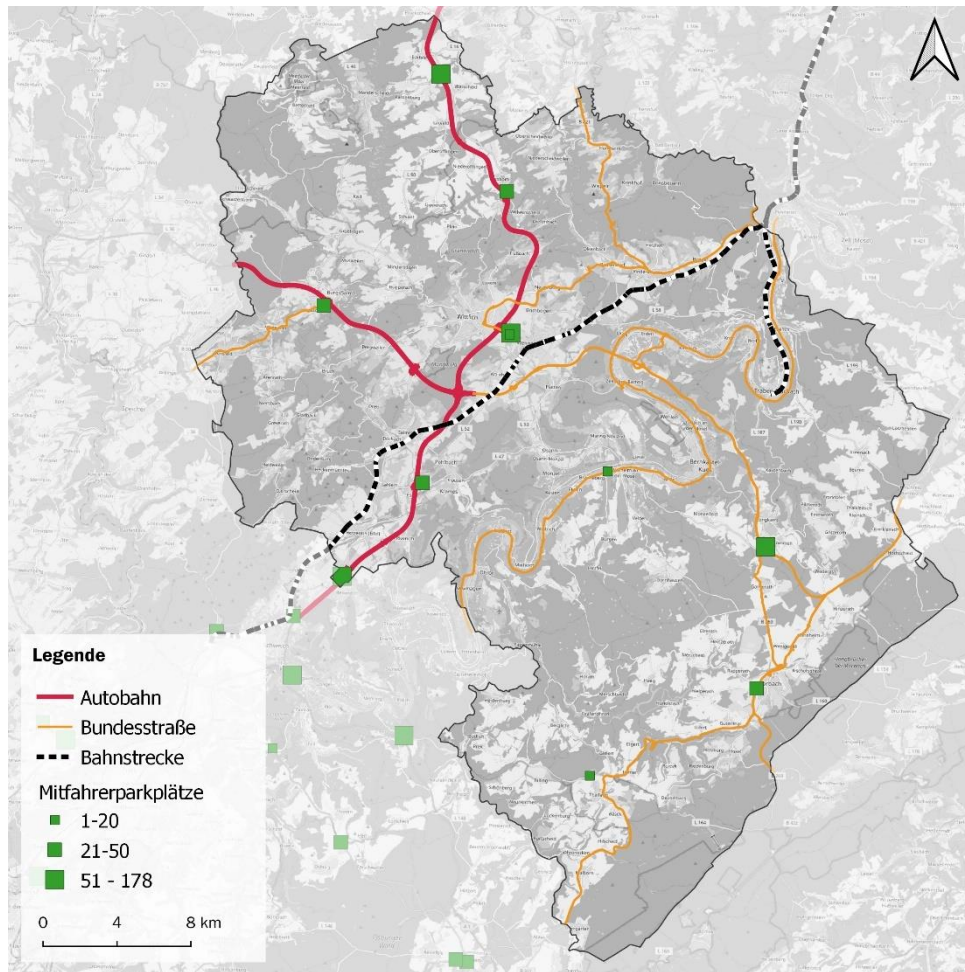


Abbildung 1: Übersicht Mitfahrerparkplätze¹

Der größte Teil befindet sich in unmittelbarer Nähe der Autobahnen A60 und A1.

Verwaltungssitze im Landkreis

Die Rathäuser der Verwaltungseinheiten im Landkreis (Kreisverwaltung, Verbandsgemeinden, Einheitsgemeinde Morbach und der Stadt Wittlich) sind relevante Ziele für Mitfahrgelegenheiten und potentielles Carsharing. An Carsharing-Standorten sollten mindestens zwei Fahrzeuge vorhanden sein. Bei einer größeren Anzahl von Beschäftigten sind bei einer typischen Fahrzeugausstattung von Verwaltungsbehörden oft mehr eigene Dienstfahrzeuge in der Flotte. Sie bieten daher einen Ansatzpunkt.

¹ LBM Trier (2023): Karte „Mitfahrerparkplätze im Bereich des LBM Trier“ (Stand: 23.01.2023)

Folgende Verwaltungssitze sind im Landkreis vorhanden:

Tabelle 1: Verwaltungssitze der Verbandsgemeinden

Stadt/Verbandsgemeinde	Verwaltungssitz	Beschäftigte
Bernkastel-Kues	Bernkastel-Kues	100
Morbach	Morbach	48
Thalfang am Eberskopf	Thalfang	k. A.
Traben-Trarbach	Traben-Trarbach	63
Stadt Wittlich	Wittlich	88
Wittlich-Land	Wittlich	k. A.
Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich	Wittlich	300

Relevante Unternehmen im Landkreis

Im Landkreis sind mehrere bedeutende Unternehmen mit relevanter Mitarbeitendenanzahl ansässig, die als ideale Zielpunkte für Mitfahrgelegenheiten dienen könnten. Mit ihren Standorten bieten sie eine entsprechende Infrastruktur für die Organisation und Durchführung von gemeinsamen Fahrten sowie Potential für Carsharing und Mobilitätslösungen. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die großen Unternehmen im Landkreis:

Tabelle 2: Relevante Unternehmen im Landkreis inkl. Unternehmenssitz und Anzahl der Beschäftigten

Stadt/Kommune	Unternehmen	Anzahl Beschäftigte
Wittlich	Hermes & Greisler GmbH	1.300
	Elsen Holding GmbH	1.000
	Dr. Oetker Tiefkühlprodukte KG	1.200
	Benninghoven GmbH & Co.	480
	IDEAL Fensterbau Weinstock GmbH	272
Morbach	Papier-Mettler Gruppe	3.600
	elka-Holzwerke GmbH	200
Bernkastel-Kues	Peter Mertes KG	350
Laufeld	Josef Meeth – Fensterfabrik GmbH + Co. KG	205
Traben-Trarbach	Franz Wilhelm Langguth Erben GmbH & Co. KG	166

Vorhandenes ÖPNV-Angebot

Im Schienenverkehr ist der Landkreis im nördlichen Teil durch die Trier-Koblenz-Schienenstrecke erschlossen, die sich weiter in südwestliche Richtung nach Salmtal und Hetzerath erstreckt. Sie stellt eine wichtige, auch internationale, Verbindung zwischen den beiden Städten dar. Des Weiteren ist Traben-Trarbach durch eine Strecke nach Bullay an das Schienennetz angeschlossen. Jedoch wird die Hunsrückstrecke, welche Orte wie Thalfang, Morbach, Hetzerath und Hochscheid bediente, nicht mehr befahren.

Das Busnetz deckt dicht besiedelte Gebiete ab und bietet eine umfassende ÖPNV-Versorgung. Die bestehenden Verbindungen konzentrieren sich hauptsächlich auf die Ortsgemeinden entlang der B53. Die Erschließung sehr kleiner, bislang nicht erschlossener Siedlungsgebiete im Landkreis wie Dierfeld (VG Wittlich-Land), Springjersbach (VG Traben-Trarbach), Graacher Schäferei (VG Bernkastel-Kues), Diefenbach (VG Traben-Trarbach), Plimeroth-Emmeroth (VG Bernkastel-Kues) und Heißer Stein (VG Traben-Trarbach) ist mit erheblichem Aufwand verbunden und bleibt daher eine Herausforderung.

Um den Bedarf in Gebieten mit geringer Nachfrage oder schwieriger Zugänglichkeit zu decken, werden Teile des ÖPNV-Netzes durch Ruf- und Seniorenbusinitiativen bedarfsorientiert ergänzt.

Diese flexiblen Lösungen tragen dazu bei, auch abgelegene Gebiete besser anzubinden und den Zugang zum öffentlichen Verkehr für alle Bevölkerungsgruppen zu verbessern.

3.2 Bestehende Konzepte

Folgende Konzeptionen mit Schwerpunkt auf der Mobilität im Landkreis existieren oder befinden sich in Bearbeitung:

- Grobkonzept „Betriebliches Mobilitätsmanagement am Verwaltungsstandort Wittlich“ (2010)
- E-MIL – Elektromobilität in der Mittelgebirgslandschaft an Rhein und Mosel (2015)
- Mobilitätskonzept der Verbandsgemeinde Traben-Trarbach (in Bearbeitung)
- Mobilitätskonzept der Stadt Wittlich (in Bearbeitung)
- Klimaschutzkonzept des Landkreises Bernkastel-Wittlich (2023)
- Radverkehrskonzept des Landkreises Bernkastel-Wittlich (2023)
- Integriertes Kreisentwicklungskonzept des Landkreises Bernkastel-Wittlich (2023)
- Digitalstrategie des Landkreises Bernkastel-Wittlich im Rahmen des Modellvorhabens „Smarte.Land.Regionen“ (2023)

4 Grundlegende Aspekte zu Carsharing sowie Fahrgemeinschaften und Carsharing

4.1 Fahrgemeinschaften

Fahrgemeinschaften bieten Personen regelmäßig oder spontan die Möglichkeit, eine Strecke gemeinsam in einem Fahrzeug zurückzulegen. Damit werden Fahrzeuge effizienter genutzt. Dies ist nicht nur ökologisch nachhaltiger, sondern es wird die finanzielle Belastung der Nutzenden gemindert. Zudem wird die Verkehrsinfrastruktur entlastet. Mitfahrende können dadurch ggf. ihr Fahrzeug abschaffen und einige Wege mit dem Umweltverbund (z.B. ÖPNV, Fahrrad) absolvieren.

Folgende Möglichkeiten bieten einen Ansatz zur Etablierung von Fahrgemeinschaften:

- **Mitfahrpunkte, -parkplätze und -bänke** erleichtern die spontane Bildung von Fahrgemeinschaften. Durch gut platzierte Standorte wird die Vernetzung der Nutzenden gefördert. In Teilen des Landkreises sind bereits gut ausgelastete Mitfahrerparkplätze vorhanden. Eine bessere Datenlage zur Nutzung kann Erfolgsfaktoren (z. B. für das Ausweiten des bestehenden Netzes) aufzeigen. Es wird eine permanente Zählung inkl. der Erfassung der Uhrzeiten sowie der Fahrrichtungen der Pkw empfohlen.
- **Informationen** wie Leitfäden, Versicherungszugang, Sicherheitsprüfungen sowie **Online-Plattformen und Apps** bieten umfassende Informationen und erleichtern das Bilden von passenden Fahrgemeinschaften.
- **Gezielte Kampagnen erhöhen das Bewusstsein** für die Vorteile von Fahrgemeinschaften und Schulungen für den Umgang mit Plattformen und Apps und bauen Hemmschwellen ab.
- **Arbeitgebende** spielen eine Schlüsselrolle, indem sie Fahrgemeinschaften Vorteile einräumen. Dies können z. B. attraktive Parkplätze oder finanzielle Anreize sein.
- Zudem können **Unternehmen spezielle Angebote** wie Anbieterverweise und Mietfahrzeugoptionen anbieten, um die **Bildung von Fahrgemeinschaften zu erleichtern**.

Herausforderungen im Zusammenhang mit der Etablierung von Fahrgemeinschaften ergeben sich insbesondere aus personellen Aufwänden zur Etablierung. Diese werden im Folgenden aufgelistet:

- Der Erfolg einer Mitfahrkultur und von Mitfahrbänken hängt stark von der **sozialen Akzeptanz** und bestehenden sozialen Strukturen ab. Die Nutzung von Fahrgemeinschaften sollte **freiwillig** und aus eigener Motivation heraus geschehen. Von der Verwaltung oder anderen Institutionen übergestülpte Modelle werden häufig nicht angenommen. In Vereinen sind oft bereits entsprechende Strukturen vorhanden. Dies bietet einen guten Ansatz für die Etablierung.
- Es ist wichtig, dass das Konzept nicht allein von einzelnen Personen abhängt, die starre Fahrgemeinschaften bilden. Die **Unsicherheit und mangelnde Flexibilität**, die durch Faktoren wie Krankheit, Urlaub und überzogene Termine entstehen können, führen dazu, dass Mitfahrgelegenheiten als unattraktiv wahrgenommen werden. Daher ist es entscheidend, Maßnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit/Verlässlichkeit und Flexibilität der Angebote zu gewährleisten und ihre Sichtbarkeit zu erhöhen. Dazu sollten folgende Aspekte beachtet werden:
 - **Vielfältige Mitnahme-Möglichkeiten:** Bevorzugt ist es, sich nicht nur auf eine Person festzulegen, sondern idealerweise auf mehrere Personen zurückgreifen zu können, die in die gleiche Zielrichtung fahren.
 - **Sozialen Druck reduzieren:** Durch die Möglichkeit, auf mehrere Personen zurückgreifen zu können, entfällt der soziale Druck, immer dieselbe Person mitnehmen zu müssen oder auf eine Einzelperson angewiesen zu sein.
 - **Sensibilisierung der Bevölkerung** für alternative Mitfahrmöglichkeiten und die Vorteile eines flexiblen Ansatzes.

Auf diese Herausforderung sollte in der Erstellung der Projektskizzen eingegangen werden.

4.2 Carsharing

Carsharing ermöglicht es Nutzenden, Fahrzeuge zu teilen. Motivationen zur Nutzung liegen neben mangelnden eigenen Fahrzeugen, eines seltenen Bedarfs und auch in der oft nicht beachteten finanziellen Komponente für Personen mit geringem Budget. Die Zielgruppe kann die Einwohnerinnen einer Kommune, Pendelnde, Verwaltungen, Vereine und Unternehmen umfassen. Aber auch Besuchende/Touristen stellen eine Zielgruppe dar.

Als Alternative zu privaten (Zweit-)Fahrzeugen fördert Carsharing zudem die Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl und bietet bedürfnisorientierte Optionen, darunter verschiedene Fahrzeugtypen bis zu Transportern oder 9-Sitzern. Die Kombination von betrieblicher und privater Nutzung an einem Standort ermöglicht die Nutzung zu unterschiedlichen Zeiten und kann zu einer Wirtschaftlichkeit führen.

In ländlichen Gebieten besteht oft die Notwendigkeit mit dem Fahrzeug zur Arbeit zu fahren. In diesen Fällen oder bei ähnlichen Zielen mit langen Pkw-Standzeiten, bietet Carsharing für wenige eine wirtschaftliche Option. Es müssen Halter erreicht werden, bei denen die fixen und variable Kosten (wie Treibstoff oder Strom) aufgrund der seltenen Nutzung als hoch wahrgenommen werden.

Grundlegend können drei Formen des Carsharings unterschieden werden:

- stationsbasiertes Carsharing (umfasst den Großteil der Angebote),
- stationsunabhängiges Carsharing (Free-Floating) und
- Peer-to-Peer-Carsharing (von privaten Fahrzeughalter/-innen).

Die erfolgreiche Etablierung von Carsharing-Angeboten in neuen Regionen dauert i. d. R. drei bis fünf Jahre. Für den Erfolg von Carsharing-Angeboten gibt es folgende Ansätze:

- Ein entscheidender Faktor ist eine **gut ausgebaute Infrastruktur**. Durch das Platzieren von Fahrzeugen an strategisch wichtigen Standorten wird die Verfügbarkeit und Erreichbarkeit für potentielle Nutzende optimiert. Dazu gehört u. a. eine gute ÖPNV-Anbindung des Standorts.
- Der Einsatz von **benutzerfreundlichen Online-Plattformen und Apps** ermöglicht eine einfache Buchung, Fahrzeugortung und Abrechnung. Sie spielen eine zentrale Rolle für die Integration des Angebots in den Alltag.
- Um das Bewusstsein für Carsharing zu erhöhen, sind **gezielte Informationskampagnen und Aufklärungsmaßnahmen** notwendig. Der Fokus dabei sollte auf den ökonomischen, ökologischen und sozialen Vorteilen der Nutzung von Carsharing liegen.
- Die **Kooperation mit Unternehmen** ermöglicht spezielle Carsharing-Angebote für Mitarbeitende. Diese kann die individuelle Flexibilität der Mitarbeitenden fördern und die Parkplatzsituation am Arbeitsort verbessern.
- Die Kosten für Kommunikation und Sensibilisierung für das Angebot sind im Vergleich zu den potentiellen Einnahmen hoch. Daher gehen Anbieter selten in Vorleistung. Kreis und Kommunen können dazu mit Ankernutzenden einen großen Beitrag leisten.

Im Rahmen des Projektes sollen ein Carsharing-Angebot in einer kommunalen Verwaltung, ein öffentliches Angebot in mehreren Gemeinden und ggf. ein Angebot in einem Unternehmen etabliert werden.

Durch die **Implementierung von öffentlichem Carsharing an einem geeigneten Verwaltungsstandort** wird nicht nur die Verfügbarkeit von Fahrzeugen für die Öffentlichkeit hergestellt. Die Verwaltung kann durch das Carsharing eigene Fahrzeuge einsparen und mit Carsharing selten bestehenden Spitzenbedarf decken.

Im Projekt wird der Ansatz verfolgt, dass die Verwaltung als Ankerkunde eines Carsharing-Anbieters auftritt. Dafür soll eine Carsharing-Station in unmittelbarer Nähe zur Verwaltung eingerichtet werden. Diese muss im öffentlichen oder halböffentlichen Raum entstehen. Die Verwaltung kann das Angebot zu Beginn zu festgelegten Zeiten exklusiv, als sogenannte Ankernutzende, nutzen. Beispielsweise werktags von 8:00 bis 14:30 Uhr – in dieser Zeit kann das Fahrzeug nicht durch andere Nutzende gebucht werden. So ist das Angebot verlässlich. Außerhalb dieser Ankerzeiten kann jede Person ein Fahrzeug buchen.



Abbildung 2: Beispielbild Carsharing-Auto vor einer Verwaltung¹

Unternehmen können den **Carsharing-Stellplatz** auch auf dem Betriebsgelände anbieten, wodurch es sowohl von Beschäftigten und Mitarbeitenden als auch von externen Dritten genutzt werden kann.

Die Nutzung eigener Fahrzeuge wird nicht empfohlen. Es ergeben sich vielfältige Aufgaben und technische Lösungen, die eine Partnerschaft mit einem etablierten Carsharing-Anbieter besser löst. Damit entfällt der eigene administrative Aufwand. Diese Maßnahme reduziert nicht nur die Kosten und bietet individuelle Flexibilität für Mitarbeitende, sondern trägt auch zur Reduzierung des betrieblichen Verkehrsaufkommens und der Umweltbelastung bei. Wie bei der Verwaltung schon beschrieben können die Fahrzeuge als Anker-nutzende zu festen Zeiten reserviert werden. Service und Wartung der Fahrzeuge werden vom Anbieter übernommen und fordern keine personellen Ressourcen des Unternehmens. Auch Einwohnenden kann so ein leichter Zugang zu einem Carsharing-Angebot und Mehrwert geboten werden. Ohne eine feste Nutzung ist ein Carsharing-Angebot im ländlichen Raum meist nicht rentabel bzw. finanzierbar.



Abbildung 3: Beispielbild Carsharing-Auto vor einem Unternehmen²

Zum anderen kann ein Corporate Carsharing mit einem klar definierten Mitarbeitendenkreis umgesetzt werden. Auch diese Fahrzeuge könnten außerhalb der Nutzungszeiten für andere Nutzende freigegeben werden. Dies steigert die Rentabilität der Dienstfahrzeuge. Hierbei besteht die Herausforderung, die Mobilität zum Unternehmensstandort für Mitarbeitende ohne eigenes Fahrzeug sicherzustellen.

Allgemein liegt die Herausforderung der Etablierung eines Carsharing-Angebots im ländlichen Raum in der Gewinnung einer ausreichenden Anzahl an Nutzenden. Nur so können die Kosten für die Nutzung geringgehalten werden, und das Angebot gilt als attraktiv.

4.3 Carsharing vs. Fahrgemeinschaft

Die Entscheidung, wo und wann die Etablierung von Carsharing oder Fahrgemeinschaften sinnvoll ist, hängt stark von der Strecke sowie der Zielgruppe ab. Allerdings gibt es auch viele subjektive Aspekte.

Carsharing eignet sich insbesondere auf gelegentlichen, kurzen Strecken, wie Einkaufsfahrten oder sonstigen kleineren Alltagsfahrten. Somit fungiert das Angebot auch als Alternative zu einem privaten (Zweit-)Pkw, insbesondere in Kommunen mit unzureichender oder fehlender öffentlicher Verkehrsanbindung.

Fahrgemeinschaften sind hingegen ideal für Pendelnde oder Personen mit ähnlichen Quell- und Zielorten. Regelmäßige Fahrten mit konstanter Abfahrts- und Ankunftszeit bieten ein hohes Poten-

¹ Bildquelle: Midjourney, Inc.

² Bildquelle: Midjourney, Inc.

tial für Fahrgemeinschaften. Besonders effektiv sind sie für Personen, die im gleichen Unternehmen arbeiten. Potentiale zur Bündelung von Pendelströmen zeigt die Erreichbarkeitsanalyse im Kapitel 6.1 auf.

Ob eine Route mehr für Carsharing oder Fahrgemeinschaften geeignet ist, kann durch die spezifischen Anforderungen und Routinen der Nutzenden bestimmt werden. Dabei stellen beide Modelle eine nachhaltige und kosteneffiziente Mobilitätslösung dar. Auch eine Kombination beider Modelle ist denkbar, indem Fahrgemeinschaften auf Basis von Carsharing-Fahrzeugen etabliert werden.

4.4 Digitale Plattformen/Apps zur Unterstützung

Für die Organisation von Carsharing und Fahrgemeinschaften ist fast immer die Nutzung von digitalen Plattformen sinnvoll. Sie bieten eine Vielzahl von Funktionen, um die Nutzung dieser Mobilitätsformen komfortabel zu gestalten.

Für **Carsharing** ermöglichen digitale Plattformen bequeme Funktionen wie Reservierungen, Fahrzeugnutzung und Meldungen von Schäden. Bestehende Plattformen von Stadtmobil, teilAuto und cambio bieten bereits etablierte Lösungen.

Digitale Plattformen für **Fahrgemeinschaften** erleichtern die Organisation von Fahrten durch das Finden oder Anbieten von Fahrten, die Kontaktaufnahme zwischen Fahrer/-in und Mitfahrer/-in, die Suche nach spezifischen Kriterien (z. B. Raucher/Nichtraucher, Geschlecht), die Preiskalkulation sowie die Bewertung von Fahrer/-in und Mitfahrer/-in. Plattformen wie BlaBlaCar, Flinc und mitfahrgelegenheit.de sind hierfür etablierte Beispiele.

Die Umsetzung im Projekt kann auf verschiedenen Wegen erfolgen, darunter die Nutzung bestehender Plattformen, die Integration in eigene Strukturen (z. B. Intranet von Unternehmen) oder die Entwicklung einer eigenen bedarfsorientierten Plattform. Im Rahmen des Projekts gibt es zwei Möglichkeiten:

- die Entwicklung einer neuen Plattform oder
- die Nutzung bereits existierender Plattformen.

Bestehende Carsharing-Plattformen bieten häufig bereits eine gute Struktur und einen guten Service an. Zudem sind diese schon bekannt bzw. in der Bevölkerung etabliert. Das erleichtert die Etablierung eines neuen Standorts/Angebots. Eine neue Plattform muss diesen Status erst erreichen und einen neuen Nutzendenkreis aufbauen. Aus diesem Grund wird empfohlen, bestehende Plattformen zu nutzen und diese um die neuen Angebote zu erweitern. Jedes Carsharing-Unternehmen bringt seine eigene Plattform mit. Dabei greifen die meisten auf Lösungen von Flinkster und Cantamen zurück.

Auch für das Bilden von Fahrgemeinschaften existieren bereits diverse Plattformen. Diese sind jedoch für Fahrgemeinschaften auf Einzelfahrten ausgelegt. Plattformen, die das tägliche Bilden von Fahrgemeinschaften (z. B. von Mitarbeitenden eines Unternehmens) fördern, gibt es bislang nur als Einzellösungen ohne relevante Verbreitung.

5 Perspektiven für Carsharing im Landkreis Bernkastel-Wittlich

Die Integration von Carsharing-Möglichkeiten in bestehende Dienstwagenflotten ermöglicht eine effizientere Nutzung der Fahrzeuge. Mitarbeitende und Dritte (z.B. Anwohnerinnen und Anwohner) können die Fahrzeuge auch privat nutzen, wodurch die Auslastung erhöht und langfristig Kosten gesenkt werden können. Ein Carsharing-Angebot in einer Kommune bietet den Bürgerinnen und Bürgern bedarfsgerechten Zugriff auf Fahrzeuge, ohne selbst ein Auto besitzen zu müssen. Die Vernetzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und kommunalem Carsharing schafft eine ganzheitliche Mobilitätslösung, die flexibel, kosteneffizient und umweltfreundlich ist.

Anhand der in Gesprächen identifizierten Herausforderungen und Akteur*innen in den unterschiedlichen Handlungsschwerpunkten wurden insgesamt drei Lösungsansätze herausgearbeitet. Daraus entstanden drei Projektskizzen, die im Rahmen des Projektes zugearbeitet wurden. Die folgenden Unterkapitel stellen zum einen die aktuellen Herausforderungen und identifizierten Lösungsansätze dar. Zum anderen werden die Ergebnisse der schwerpunktspezifischen Analysen vorgestellt, auf welchen die Lösungsansätze aufbauen.

5.1 Möglichkeiten der Angebots-Erweiterung durch Carsharing-Anbieter

Das bestehende Carsharing-Angebot in der Region und die Anbieter in anliegenden Landkreisen sind in Kapitel 4 zu finden. Um das Angebot auszuweiten und im Landkreis zu etablieren wurden Stadtmobil Trier sowie auch der Sekundäranbieter Westenergie kontaktiert. In den Gesprächen wurden folgende Erkenntnisse gesammelt:

Wurde bereits etwas für die Angebots-erweiterung im ländlichen Raum getan?

Stadtmobil ist derzeit nur innerhalb von Trier aktiv und hat bisher keine Bestrebungen unternommen, das Angebot außerhalb von Trier zu erweitern. Das Unternehmen zeigt prinzipielles Interesse an einer Erweiterung des Angebots sowie an der Verringerung des privaten Pkw-Besitzes und der -Nutzung. Allerdings werden Schwierigkeiten in der Erreichbarkeit dieses Ziels und in der Umsetzung gesehen.

Auch Westenergie hatte bisher noch keine Bestrebungen ein Carsharing-Angebot im ländlichen Raum des Landkreises Bernkastel-Wittlich zu etablieren.

Wie könnte die zukünftige Zusammenarbeit aussehen?

Das Ziel besteht darin, ein Angebot in einer ländlichen Gemeinde zu schaffen. Mit Stadtmobil Trier wurden folgende Modelle für die Umsetzung diskutiert:

- Kommunen bestellen ein Auto und stellen einen Fixbetrag bereit, um ein Angebot für die Bevölkerung zu schaffen. In den ersten Jahren ist eine 100%ige Kostendeckung vorgesehen, die in den folgenden Jahren etwas reduziert wird. Das Auto wird komplett gestellt, und die Einnahmen aus der Nutzung werden mit dem Fixbetrag verrechnet.
- Das Projekt könnte sich möglicherweise in ein größeres Sharing-Projekt einfügen, das nicht ausschließlich auf Mobilität abzielt, sondern einen breiteren Sharing-Ansatz verfolgt. Es wird wahrscheinlich hauptsächlich über Fördergelder finanziert und in bestehende Strukturen integriert.

Westenergie organisiert sich als Sekundäranbieter ebenfalls in zwei stationsbasierten E-Carsharing-Modellen. Bei beiden Modellen fallen einmalige Initiierungskosten an und die Kommunen sind für die Reinigung verantwortlich. Energiekosten, Winterreifen, Sommerreifen, TÜV und Versicherung sind in den vorgestellten Kosten inbegriffen:

- Das kommunale Modell mit Ankermodell ermöglicht es, Fahrzeuge und Plattformen frei zu gestalten. Der Ankerbetrag wird dabei immer von der Kommune übernommen. Die monatlichen Kosten betragen 869 Euro für einen VW ID.3 und 899 Euro für einen VW ID.4. Zudem erhält die Kommune eine Rückvergütung (ca. 75% von Umsatz), damit verbleiben monatlich meist 500 bis 600 Euro für die Kommune.
- Ein weiteres Modell bietet ein Unternehmen aus Münster an. Hier betragen die monatlichen Kosten 500 Euro für ein kleines Auto und 750 Euro für einen 8-Sitzer. Das Design ist bei diesem Modell fest vorgegeben und die Nutzung ist ausschließlich per App möglich. Es ist ein Mindestumsatz erforderlich, den die Kommune zahlen muss, wenn die Bevölkerung diesen nicht erreicht.
- Zusätzlich gibt es ein E-Auto-Leasing-Modell. Hierbei wird eine Sharing-Plattform durch einen Anbieter zur Verfügung gestellt. Es fallen einmalige Ertüchtigungskosten von 1.000 Euro an, sowie eine monatliche Gebühr für die Buchungsplattform in Höhe von 150 Euro.

Beide Unternehmen zeigten Interesse an dem Projekt und favorisierten den Einsatz von Elektrofahrzeuge dafür. Eine Vollfinanzierung wäre zunächst notwendig, wobei die Einnahmen zurück an die Gemeinde fließen würden, um die Kosten schnell zu decken.

5.2 Reduzieren der Dienstwagenflotte in öffentlichen Verwaltungen

Aktuelle Herausforderung/Hintergrund

Die Verwaltung von eigenen Dienstwagenflotten ist oft mit Kosten, begrenzten Ressourcen und Umweltauswirkungen verbunden. Häufig befinden sich Fahrzeug im Fuhrpark, die nur wenig oder ineffizient genutzt werden. Zudem schränken feste eigene Fahrzeugtypen die Flexibilität (z.B. in Größe und Kapazität) und Verfügbarkeit verschiedener Fahrzeugtypen, je nach Bedarf und Einsatzzweck ein, was die Nutzung von Carsharing-Angebote ermöglichen würde.

Zudem bietet die Stadt Wittlich aktuell kein Carsharing an. Somit kann dies weder von der Verwaltung noch von Anwohnerinnen und Anwohnern genutzt werden.

Um das Potenzial für die Erweiterung eines Carsharing-Angebots einschätzen zu können, wurde eine Bestandsaufnahme des Fuhrparks der Kreisverwaltung durchgeführt.

Bestandsaufnahme Fuhrpark Kreisverwaltung

Eine gründliche Fuhrpark-Analyse ist von entscheidender Bedeutung, wenn eine Verwaltung in Erwägung zieht, ihre eigenen Fahrzeuge durch Carsharing-Angebote zu ersetzen. Diese Analyse dient dazu, eine umfassende Grundlage für die strategische Entscheidungsfindung zu schaffen.

Zunächst einmal ermöglicht die Bedarfsanalyse eine genaue Bestimmung des aktuellen und zukünftigen Fahrzeugbedarfs in der Verwaltung. Durch die Identifikation von Stoßzeiten und gering frequentierten Zeiten kann der optimale Bedarf ermittelt werden. Gleichzeitig wird die Nutzung der vorhandenen Fahrzeuge überprüft, um ineffizient genutzte Fahrzeuge oder solche mit geringer Auslastung zu identifizieren. Insbesondere Angaben zur Jahreskilometerleistung sowie Nutzungszeiträumen der Fahrzeuge sind von hoher Relevanz für eine fundierte Aussage über das Nutzungsprofil und mögliches Einspar- oder Ersatzpotential durch ein Carsharing-Angebot.

Seit April 2023 nutzt die Kreisverwaltung eine digitale Buchungs-Software für verwaltungsinterne Fahrzeuge. Ein Auszug aus dieser gibt Auskünfte über:

- Fahrzeug-Hersteller,

- Kennzeichen,
- Fahrzeugmodell,
- Abfahrtszeit je Fahrt/Fahrzeug,
- Ankunftszeit je Fahrt/Fahrzeug und
- Gefahrene Kilometer.

Ein Auszug vom 28.02.2024 aus dieser Datenbank bildet die Grundlage für die Analyse.

Die Ergebnisse der Fuhrparkanalyse zeigen, dass im Zeitraum von April 2023 bis einschließlich Februar 2024 regulär neun Dienstfahrzeuge in der Carsync-Datenbank verzeichnet wurden – kurzzeitig zehn. Diese Daten geben Aufschluss über die Fahrzeugnutzung und dienen als Grundlage für weitere Analysen und Maßnahmen zur Optimierung des Fuhrparks und zur Effizienzsteigerung in der Verwaltung. Die folgende Tabelle listet alle Fahrzeuge auf:

Tabelle 3: Fahrzeug-Übersicht der Kreisverwaltung Wittlich

ID	Kennzeichen	Modell	Beginn der Erfassung	Ende der Erfassung	Jahreslaufleistung (Hochrechnung*)	längste Fahrt
1	WIL-KV60E	VW ID.3	03.04.2023 08:13	28.02.2024 14:49	10.639	124
2	WIL-KV540	Opel Astra	03.04.2023 10:52	28.02.2024 07:57	31.533	369
3	WIL-KV560	Opel Astra	04.04.2023 13:52	27.02.2024 13:31	28.986	1.049
4	WIL-KV550	Opel Astra	03.04.2023 08:36	28.02.2024 13:34	28.600	387
5	WIL-KV690	Ford Kuga	03.04.2023 11:14	28.02.2024 09:35	20.023	265
6	WIL-KV530	Opel Astra	03.04.2023 12:06	27.02.2024 13:32	16.008	432
7	WIL-KV520	Opel Astra	11.04.2023 13:07	28.02.2024 09:51	12.137	674
8	WIL-KV580	Opel Astra	03.04.2023 10:36	28.02.2024 10:08	10.878	1.021
9	WIL-KV570	Audi A3	04.04.2023 13:25	09.11.2023 11:39	30.678	1.125
10	WIL-KV535	Opel Cross-land	30.10.2023 11:00	28.02.2024 10:41	14.341	333

Es gab eine Überschneidung von zehn Tagen zwischen dem Audi A3 (WIL-KV570) und dem Opel Crossland (WIL-KV535). Für die Analyse wurden die Daten des Opel Crossland und des Audi A3 zu einem Fahrzeug zusammengefasst, wobei während des Überschneidungszeitraums die Daten des Opel Crossland verwendet wurden.

Innerhalb dieses Zeitraums wurden nur 25 Mal alle neun Fahrzeuge in der gleichen Stunde gleichzeitig genutzt, wobei in 12 Fällen die Nutzung zeitlich genau übereinstimmte. Des Weiteren wurde ein hoher Anteil an Kurzstreckenfahrten zurückgelegt. Für diese könnten zukünftig Dienst-Pedelecs oder Fahrräder als Alternative in Betracht gezogen werden. Fahrzeuge, die für Kurzstrecken genutzt werden, könnten somit frei werden und weiteres Optimierungspotential bieten.

Die folgende Abbildung zeigt die Einsatzhäufigkeiten der Dienst-Fahrzeuge nach Uhrzeit:

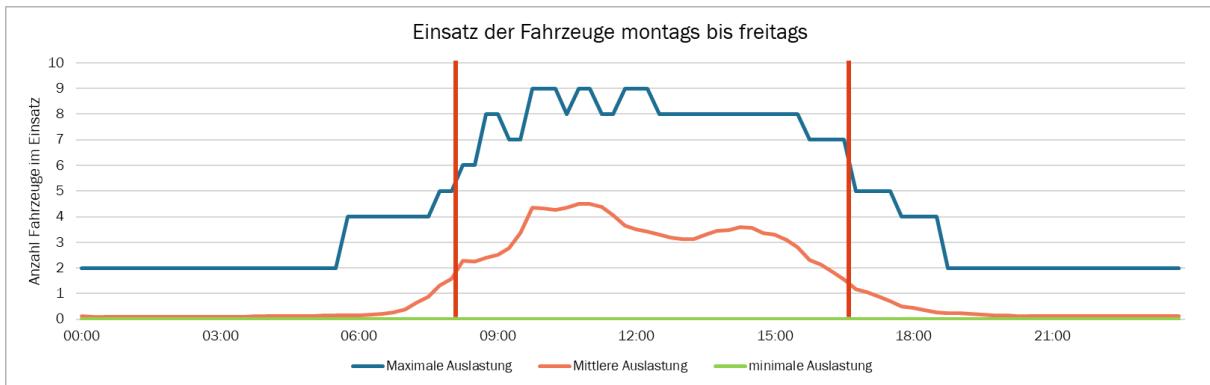


Abbildung 4: Einsatzhäufigkeit der Dienst-Fahrzeuge nach Uhrzeit

Werktags zwischen 8:00 Uhr und 16:30 Uhr ist die Auslastung sowohl im Durchschnitt als auch im Maximum am höchsten. Im Mittel sind während dieser Zeit etwa zwei bis vier Fahrzeuge gleichzeitig im Einsatz.

Der Status quo über die Anzahl der Fahrten je Fahrzeug kann der folgenden Abbildung entnommen werden. Die Fahrzeuge werden dabei anhand ihres Kennzeichens auf der X-Achse aufgeführt.

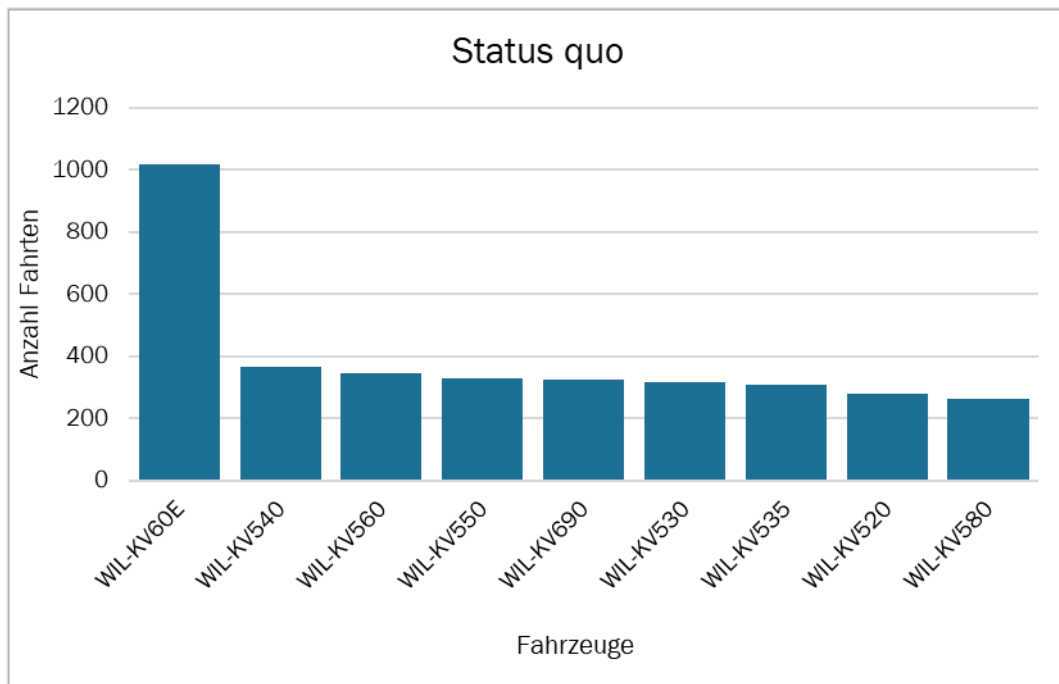


Abbildung 5: Status quo über die Anzahl der Fahrten je Fahrzeug

Die Abbildung zeigt, dass der VW ID.3 (Kennzeichen: WILL-KV60E) das meistgenutzte Fahrzeug ist. Mit diesem werden häufig Kurzfahrten (1 - 2 Kilometer) durchgeführt. Der VW ID.3 wird von der Poststelle genutzt, für die Verteilung von Post und Paketen auf die Außenstellen.

Für die Analyse über das Einsparpotential wurden alle Fahrten von den Fahrzeugen gelöst und auf alle Fahrzeuge optimiert umverlegt.

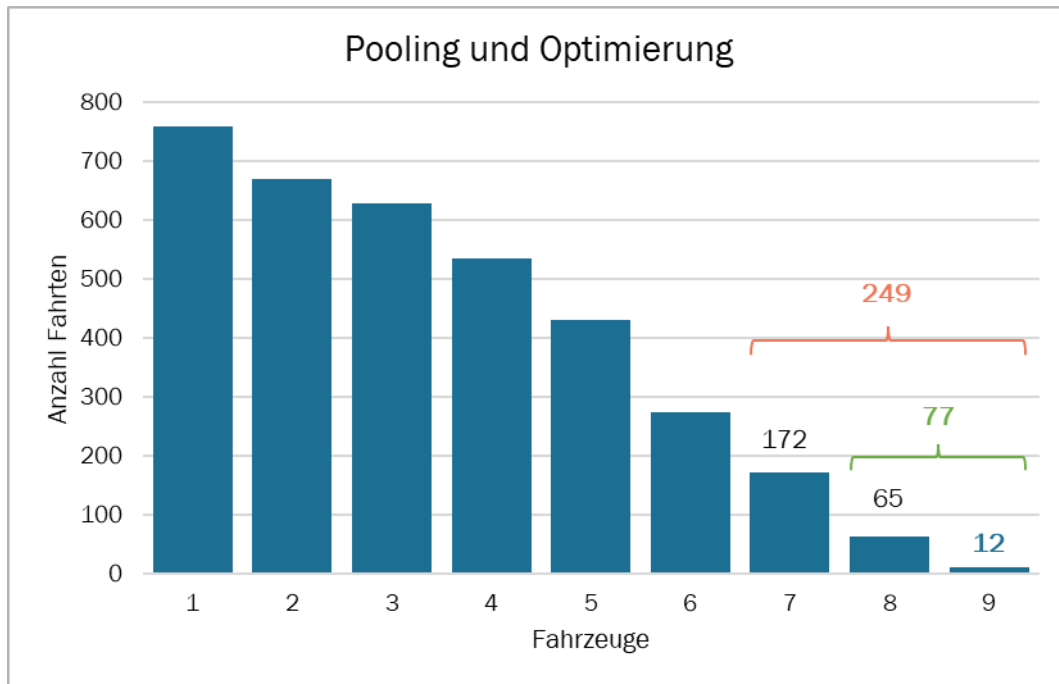


Abbildung 6: Potentielle Fahrtenverteilung nach Pooling und Optimierung

Nach der Optimierung, Pooling (Fahrzeuge, die von Mitarbeitenden aus verschiedenen Organisationseinheiten gemeinsam genutzt werden können) und einer effizienten (Um-)Organisation von Terminen könnte eine Reduktion der Fahrzeuge in Erwägung gezogen werden. Beispielsweise absolvierte das am wenigsten ausgelastete Fahrzeug nach der Optimierung lediglich 12 Fahrten (Fahrzeug Nr. 9). Zudem ist es sinnvoll, zu einem späteren Zeitpunkt die Reduktion um ein oder zwei weitere Fahrzeuge, möglicherweise Nr. 7 oder Nr. 8, zu prüfen.

Lösungsansatz

Auf Basis der Ergebnisse der Fuhrparkanalyse hat das Gutachterbüro folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- Ein Fahrzeug kann bei guter Koordination der Termine/Fahrten eingespart werden.
- Erweiterung des Fahrzeug-Pools inkl. Abrechnungsstruktur der Fahrzeuge (Nutzungsabhängig vs. Kauf/Leasingraten)
- Nutzung von Carsharing ist sinnvoll. Eine Kostenanalyse zur Auswahl geeigneter Anbieter ist notwendig. Über Carsharing müssen zwei eigene Fahrzeuge nach Ausflottung nicht neu eingeflottet werden.
- Bei Erfolg und Monitoring können weitere Fahrzeuge über Carsharing-Angebote ersetzt werden.

Dabei sollte die Verwaltung als Kunde eines regional etablierten Carsharing-Anbieters auftreten. Die neue Carsharing-Station sollte in unmittelbarer Nähe zur Verwaltung eingerichtet werden, um eine unkomplizierte Nutzung im Arbeitsalltag zu gewährleisten. Zudem sollte die Station im öffentlichen oder halböffentlichen Raum platziert werden, um einen allgemeinen Zugang sowohl für Mitarbeitende als auch Anwohnende zu ermöglichen.

Die Hauptnutzung der eigenen Dienst-Fahrzeuge findet gehäuft zwischen 08:00 und 16:30 Uhr statt. Mitarbeitende der Verwaltung würden das Carsharing-Angebot als Stammnutzende zu festgelegten Zeiten nutzen. Das Fahrzeug soll zu festgelegten Zeiten, beispielsweise werktags Montag bis Donnerstag von 8:00 bis 16:30 Uhr und freitags bis 14:00 Uhr für die Verwaltung reserviert

sein. Nach einem Jahr Nutzung kann der Zeitraum angepasst und/oder reduziert werden, möglicherweise auch in Abhängigkeit von den Gesamteinnahmen des Carsharing-Anbieters. Außerhalb der reservierten Zeiten sollen Anwohnende das Fahrzeug nutzen können.

Darüber hinaus sendet die Einführung von Carsharing ein positives Signal an die Öffentlichkeit und stärkt das Image der Verwaltung als moderne und umweltbewusste Institution. Indem die Verwaltung innovative Mobilitätslösungen nutzt, zeigt sie ihr Engagement für nachhaltige Praktiken und trägt dazu bei, das Bewusstsein für umweltfreundliche Mobilität zu fördern.

5.3 Erfolgreiche Etablierung von Carsharing im ländlichen Raum

Aktuelle Herausforderung/Hintergrund

In ländlich geprägten Gemeinden sind Alternativen zum eigenen Pkw für Bewohnende oft knapp bemessen. Räumlich weit verteilte Arbeitsorte und eine begrenzte Anzahl an attraktiven Bahnstrecken schränken den Handlungsspielraum des öffentlichen Nahverkehrs für Pendelnde stark ein. Aber auch für Personen, die nur selten ein Fahrzeug benötigen, fehlen Alternativen. Das führt zu einer übermäßigen Nutzung von Pkws aus Gewohnheit. Darüber hinaus sind ländliche Gegenden im Vergleich zu größeren Städten aus mobiler Sicht weniger attraktiv für Zuzug, die Ansiedelung bzw. den Erhalt kleinerer Unternehmen sowie touristische Aktivitäten. So bestehen auch in den Gemeinden des Landkreises Bernkastel-Wittlich Mobilitäts Herausforderungen, die durch begrenzte Alternativen und die übermäßige Nutzung privater Pkws für Teilstrecken verursacht werden. Das führt wiederum zu hohen CO₂-Emissionen im Verkehrssektor und behindert die Erreichung der Klimaschutzziele.

Ein Carsharing-Angebot bietet Potenzial. Jedoch benötigt die Etablierung, wie bereits in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben, mindestens drei bis fünf Jahre, um die laufenden Kosten zu decken. Ohne Förderung wird also kein Carsharing-Anbieter ein solches Angebot bereitstellen. Jedoch wird ohne ein Angebot keine Bekanntheit oder Nutzungserfahrung von Carsharing in den Gemeinden erzeugt. Es ist jedoch wichtig, dass es ein Angebot gibt und die Bewohnenden Erfahrungen in der individuellen Nutzung sammeln können. Dazu sind längere Zeiträume erforderlich, in denen bereits vorhandene private Autos zeitweise nicht verfügbar sind (z. B. durch Reparatur in der Werkstatt) oder Neuanschaffungen anstehen. Besteht ein gut etabliertes und zuverlässiges Carsharing-Angebot, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass von einer Neuanschaffung oder von einem Ersatz des privaten (Zweit-)Fahrzeugs abgesehen wird.

Identifikation und Ansprache relevanter Gemeinden

Gemeinden sind Schlüsselfaktoren als Arbeits- sowie Wohnort. Ihre Einbindung ist entscheidend für eine erfolgreiche Umsetzung der Strategie auf lokaler Ebene. Die Verwaltungen der Verbandsgemeinden besitzen bzgl. der Etablierung von Fahrgemeinschaften oft eine begrenzte Reichweite. Die Initiierung von Fahrgemeinschaften gestaltet sich einfacher durch Verteiler in Unternehmen, wie zum Beispiel den Betriebsrat, der klare Ansprechpartner für Fragen bieten kann.

Für die Ansprache der Gemeinden im Landkreis wurde der Ansprechpartner des Zukunfts-Check Dorf (ZCD) kontaktiert. Dabei handelt es sich um eine Initiative des Ministeriums des Inneren und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz zur Koordination und Kommunikation mit den Gemeinden des Landkreises. Über eine Checkliste wurde eine Vorauswahl von Gemeinden getroffen, die geeignet für ein Carsharing-Angebot sind:

- **Lage der Gemeinde:** Einzugsgebiet größerer Gemeinde, gute Fahrradwege oder/und ÖPNV-Anbindung, Arbeitsplätze im Ort oder in direkter Umgebung
- Verfügbarkeit ausreichender Anzahl an **potentiellen Nutzendengruppen:**

- Unternehmen
- Familien, ältere Einwohnende/Senior*innen, Vereine (Sportvereine, etc.), aktive Kirchengemeinden
- Ggf. Tourist*innen
- **Vorhandensein** geeigneter, zentraler und gut zugänglicher **Parkmöglichkeit** für das Carsharing-Fahrzeug. Einzugsgebiet sollte möglichst groß und in 10 Minuten mit dem Rad erreichbar sein.
- **Hohe Kooperationsbereitschaft** der Verwaltung und Ortsbürgermeister, Unternehmen, Vereine und andere Akteur*innen in und um die Gemeinde an einem Carsharing-Projekt mitzuwirken. Hierbei geht es insbesondere um das Thema Verbreitung und Ansprache.
- **Positive Einstellung und Bewusstsein für nachhaltige Mobilitätslösungen in der Bevölkerung vorhanden**

Folgende sechs Gemeinden wurden dabei in die engere Auswahl aufgenommen:

- Ortsbezirk Morbach
- Ortsgemeinde Bausendorf
- Ortsgemeinde Platten
- Ortsgemeinde Altrich
- Ortsgemeinde Klausen
- Ortsgemeinde Hetzerath

Bausendorf, Klausen und Hetzerath haben Interesse gezeigt. Klausen und Hetzerath haben ihre möglichen Bedarfe in einer Excel-Tabelle skizziert. Eine weitere Zusammenarbeit mit den beiden Gemeinden kam nicht zustande, weil kein passendes Förderprogramm gefunden werden konnte.

Barrierefreiheit von Carsharing-Angeboten im Rahmen des Projektes

Die Etablierung eigener Sharing-Fahrzeuge für beeinträchtigte Personen gestaltet sich herausfordernd, da speziell angepasste Fahrzeuge benötigt werden. Dies bringt gewisse Einschränkungen bei der Umsetzung mit sich. Besonders im ländlichen Raum sind jedoch große Sharing-Fahrzeuge beliebt, die mehrere Personen befördern können. Das kann auch Menschen mit Beeinträchtigungen zugutekommen.

Der Fokus im Projekt liegt somit auf dem Mitfahren statt eigenständigem Fahren. Dabei kann Barrierefreiheit durch den Einsatz geeigneter (großer) Sharing-Fahrzeuge in Kombination mit hinterlegtem Zubehör wie einer mobilen Rampe gewährleistet werden. Der Transport durch einen Fahrer oder eine Fahrerin wird so ermöglicht.

Um die Komplexität zu reduzieren, kann die Barrierefreiheit in der ersten Projektstufe der Carsharing-Projekte nicht gewährleistet werden. Eine mögliche Integration in späteren Phasen könnte allerdings neue Fördermöglichkeiten eröffnen. Durch den Einsatz von Automatik-Schaltungen in den Sharing-Fahrzeugen kann der Nutzendenkreis nochmals erweitert werden.

Lösungsansatz

Um den benannten Herausforderungen zu begegnen, wurde ein erweiterter Etablierungsansatz entwickelt. Im ländlichen Raum gibt es oft viele ehrenamtliche Aktivitäten, die Mobilität erfordern, wie die Unterstützung bei Einkäufen für mobilitätseingeschränkte Personen (z. B. Senioren), Essenslieferungen sowie Sportangebote für Kinder und Jugendliche. Hier soll das Dorfauto das Mittel der Wahl sein, um Mobilität zu gewährleisten, unabhängig von der Verfügbarkeit privater Fahrzeuge. Örtliche Vereine und Initiativen können zu festen Zeiten (reservierte Ankerzeiten) auf das Fahrzeug zugreifen und dieses für Fahrten nutzen, die derzeit mit privaten Fahrzeugen zurückgelegt werden. Der erweiterte Ansatz unterstützt so zum einen die Bekanntheit und Verbreitung des Angebots in

der breiten Bevölkerung und bietet zum anderen eine attraktive Unterstützung für ehrenamtliches Engagement. Das Fahrzeug soll mittelfristig zu den Kraftstoffkosten für ehrenamtliche Aktivitäten bereitgestellt werden, um die Nutzung zu fördern und sicherzustellen, dass das Angebot bekannt wird. Dies schafft die Grundlage für eine breite Nutzung des Carsharing-Angebots innerhalb der Gemeinde.

Das Ziel des Projekts ist es also, eine langfristige und nachhaltige Verbesserung der Mobilitätssituation anzustreben, indem Attraktivität für Zuzug, geringe Mobilitätskosten, eine Stärkung der Gemeinschaft und Flexibilität geschaffen werden. Zu diesem Zweck sollen in mindestens sechs Gemeinden Dorfautos eingeführt werden. Diese Mindestanzahl ist erforderlich, damit der Betrieb und die Wartung durch Carsharing-Dienstleister gewährleistet sind. Das Projekt dient als Pilotinitiative, um den Ansatz in weiteren Gemeinden zu verbreiten. Indem sie langfristig den Bedarf von privaten (Zweit-)Fahrzeugen in den Gemeinden reduzieren, sollen die Dorfautos zur Reduzierung des individuellen Pkw-Verkehrs beitragen.

Aufgrund der finanziellen Herausforderungen ist die Beantragung von Fördermitteln sinnvoll, um die Umsetzung dieses wegweisenden Projekts zu ermöglichen. Der Förderbedarf ergibt sich aus der Notwendigkeit, das Projekt in mindestens sechs verschiedenen Gemeinden zu implementieren, was die finanziellen Kapazitäten einzelner Gemeinden übersteigt. Der Ansatz der kommunalen Ankerkernnutzung unterscheidet dieses Projekt von bisherigen Carsharing-Initiativen und schafft eine Basis für die Verbreitung und Nutzung des Angebots. Damit werden zum einen regelmäßig genutzte Carsharing-Fahrzeuge finanziert und etabliert und zum anderen das ehrenamtliche Engagement gefördert. Dieser Ansatz ist besonders wichtig für kleine Gemeinden, in denen die Hemmschwelle zur Nutzung von Carsharing hoch ist. Letztendlich zielt das Projekt darauf ab, innovative Lösungen für nachhaltige Mobilität bereitzustellen, die den spezifischen Bedürfnissen ländlicher Gemeinden gerecht werden.

Im Rahmen des Projektes wurde der eingereichte Förderantrag abgelehnt. Kommt keine (Teil-)Finanzierung durch ein Förderprogramm zustande, stellt ein (Teil-)Sponsoring durch die Gemeinde oder den Landkreis und eine Werbepartnerschaft mit einem Unternehmen eine weitere Finanzierungsmöglichkeit dar. Die folgende Abbildung zeigt die Kosten auf, die durch ein Carsharing-Angebot durch einen Carsharing-Anbieter oder ein Autohaus entstehen:



Abbildung 7: Kosten-Übersicht und Finanzierungsmöglichkeit Dorfauto

Die Kosten pro Monat belaufen sich bei beiden Anbietern auf einen ähnlichen Betrag. Je nach Vertrag können Einzelpositionen auch ehrenamtlich oder durch die Gemeinde übernommen werden. Ein Carsharing-Fahrzeug inkl. Plattform kostet im Monat zwischen 650 € und 1.000 €. Da eine Nutzung, die diesen Kostenumfang wieder einbringt, insbesondere anfangs nicht zu erwarten ist, ist eine Förderung oder anderweitige Reduzierung der Fixkosten pro Monat notwendig. Eine (Teil-)Finanzierung kann diese Fixkosten reduzieren. Erfolgt diese durch Gemeinde/Landkreis und Werbepartnerschaft mit je 200 € Zuschuss je Fahrzeug pro Monat, beläuft sich der benötigte

Umsatz je Fahrzeug auf 250 € bis 400 € pro Monat.

Das entspricht ca. 4 – 5 Stunden täglicher Nutzungsdauer, also etwa 1 -2 Kurzstrecken oder ¼-Tagesmiete. Es sind 16 - 25 Nutzende je Fahrzeug erforderlich, die beim Anbieter registriert sind und monatlich zwischen 16 und 25 € für die Nutzung zahlen (bezogen auf benötigten Umsatz von 400 €/Monat).

5.4 Sharing-Stationen in Gemeinden

Aktuelle Herausforderung/Hintergrund

Der bereits beschriebene Mangel an Mobilitätsmöglichkeiten in vielen Teilen des Landkreises beeinträchtigt durch den eingeschränkten Zugang zu Dienstleistungen und Gütern auch die soziale Teilhabe. Zusätzlich bleiben soziale und kulturelle Ressourcen oft ungenutzt oder sind nur begrenzt verfügbar, was zu vermehrten privaten Anschaffungen, erhöhtem Ressourcenverbrauch und erhöhten Emissionen führt. Bestehende gemeinschaftliche Angebote sind häufig zeitlich begrenzt oder schwer zugänglich.

Es könnte demnach ein Bedarf und ein Mehrwert darin bestehen, ein vielfältiges und leicht zugängliches Sharing-Angebot bereitzustellen, das Haushaltsgeräte, Werkzeuge, Hobby- und Freizeitausstattung, Vereinsausrüstung sowie Fahrzeuge wie Fahrräder, Pkw und Anhänger beinhaltet. Dadurch soll die Lebensqualität der Bewohnenden gesteigert und langfristig auch die Idee des Teilens immaterieller Dienstleistungen wie Arbeitszeit für helfende Tätigkeiten integriert werden. Durch die Reduzierung der Notwendigkeit individuellen Besitzes von Geräten und Fahrzeugen sowie die Verringerung der Produktion neuer Produkte durch gemeinsame Ressourcennutzung wird der ökologische Fußabdruck aller Bewohnenden der Gemeinden minimiert.

Eine große Herausforderung bei der Umsetzung besteht darin, die Akzeptanz und Nutzung durch die ländliche Bevölkerung für das Angebot aufzubauen. Häufig besteht wenig Interesse Gegenstände oder andere Ressourcen mit Unbekannten zu teilen. Insbesondere gegenüber Coworking herrscht im Landkreis eine große Skepsis.

Identifikation und Ansprache relevanter Gemeinden

Der nachfolgende Lösungsansatz baut auf den Ergebnissen der Analyse der relevanten Gemeinden aus Kapitel 5.3 auf.

Lösungsansatz

Den benannten spezifischen Herausforderungen soll mit einem umfassenden Sharing-Angebot in den ländlichen Gemeinden begegnet werden. Dabei sollen Ressourcen effizienter genutzt und gleichzeitig soziale Integration und Gemeinschaftsgefühl gestärkt werden. Ziel ist es, durch die Förderung des ressourcenschonenden Austauschs von Gütern einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und die Lebensqualität der Bewohnenden zu verbessern.

Um dies zu erreichen, werden verschiedene Sharing-Standorte in den Gemeinden eingerichtet, die über digitale Plattformen leicht zugänglich sind. Die Standorte haben unterschiedliche Schwerpunkte in ihrem Sortiment bzw. ihrer Ausstattung. Das Angebot umfasst Haushaltsgeräte, Werkzeuge, Freizeitausstattung und Fahrzeuge. Zur leichteren Zugänglichkeit wird ein digitales Buchungs- und Schließsystem implementiert. Auch durch die Umwandlung ungenutzter Räume in Co-Working-Bereiche oder Werkstätten können vorhandene Ressourcen besser genutzt werden. Dies ist dem Bedarf in der jeweiligen Gemeinde anzupassen.

Die Zielgruppen sind alle Bewohnenden der Modellgemeinden, wobei Familien, Senioren und Jugendliche von den vielfältigen Angeboten besonders profitieren sollen. Um den Erfolg des Projekts

zu gewährleisten, wird eine enge Zusammenarbeit mit mehreren Partnerinnen und Partnern angestrebt. Neben der Kreisverwaltung spielen die Gemeinden und Verbandsgemeinden eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung des Projekts. Sie sind gemeinsam mit der projektbegleitenden Personalstelle verantwortlich für die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur, die Koordination der Angebote, die Integration des digitalen Systems und die Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern. Weitere potentielle Partnerinnen und Partnern sind lokale Unternehmen, die sich als Pilotunternehmen beteiligen können. Diese Unternehmen könnten ihre eigenen Ressourcen und Fahrzeuge in das Sharing-System einbringen und somit ihr nachhaltiges Engagement unter Beweis stellen.

Um die Hemmschwelle der Bürgerinnen und Bürger gegenüber dem neu implementierten Angebot zu verringern, sind insbesondere zu Beginn Aktionstage in Kombination mit der Eröffnung der Sharing-Station von großer Bedeutung. An diesen Tagen können die Bewohnerinnen und Bewohner die Sharing-Station testen, sich im Buchungssystem registrieren und gemeinsam mit den Koordinatorinnen und Koordinatoren den Prozess der Buchung, Abholung und Rückgabe durchgehen. Zudem können an diesem Tag Anregungen für die Erweiterung des Angebots aus der Bevölkerung aufgenommen werden.

Des Weiteren müssen Multiplikatorinnen und Multiplikatoren, wie Vereine und Kirchen eingebunden werden, um die Idee des Teilens und der nachhaltigen Mobilität in der ländlichen Gemeinschaft zu nutzen und zu verbreiten. Die Erfahrungen und das Engagement dieser Partnerinnen und Partner werden maßgeblich dazu beitragen, das Projekt bekannt zu machen und die Akzeptanz in der Bevölkerung und der kritischen Masse zu fördern.

6 Perspektiven für Mitfahrgelegenheiten im Landkreis Bernkastel-Wittlich

Der Pendelverkehr bietet aufgrund der hohen Frequenz und Wiederholung einen gut geeigneten Ansatzpunkt. Dies trägt nicht nur zur Senkung von CO₂-Emissionen bei und senkt das Verkehrsaufkommen, sondern ermöglicht auch Personen ohne Führerschein einen Zugang zum motorisierten Individualverkehr.

6.1 Analyse über Pendelnden-Beziehungen im Landkreis

Pendelnde sind für die Analyse von Mitfahrgelegenheitsangeboten besonders interessant, da sie regelmäßig Verkehrsdienste nutzen, spezifische Routen haben und größere Kosteneinsparungen erzielen können. Durch die Analyse der Pendelnden-Beziehungen im Landkreis können Bedarfe ermittelt, damit Ressourcen effizient eingesetzt, stark frequentierte Routen identifiziert und die Angebote entsprechend positioniert werden können.

Die Kriterien, das Vorgehen und die Ergebnisse der Analyse werden im Folgenden vorgestellt:

Kriterien Streckenauswahl

Im Rahmen der Analyse werden potentielle Strecken für Fahrgemeinschaften von Pendelnden identifiziert. Fahrgemeinschaften ergeben insbesondere für Pendelnde Sinn, da sie sich täglich und auf gleichen Strecken fortbewegen. Insbesondere Pendelnde aus größeren Gemeinden oder zu größeren Unternehmen haben häufig gleiche oder ähnliche Quell- bzw. Zielorte. Zudem haben Strecken ein hohes Potential, die ein schlechtes Reisezeit-Verhältnis zwischen MIV und ÖPNV haben.

Geeignete Strecken für Fahrgemeinschaften sollten daher eine Mindestentfernung von zehn Kilometern, mindestens 40 Pendelnde und ein Verhältnis zwischen MIV- zu ÖPNV-Reisezeit aufweisen,

das größer als 400 % ist – die Fahrtzeit mit dem ÖPNV also mindestens viermal so lange dauert wie mit dem Pkw.

Die Kriterien für die Streckenauswahl sind in der folgenden Abbildung noch einmal kurz zusammengefasst:

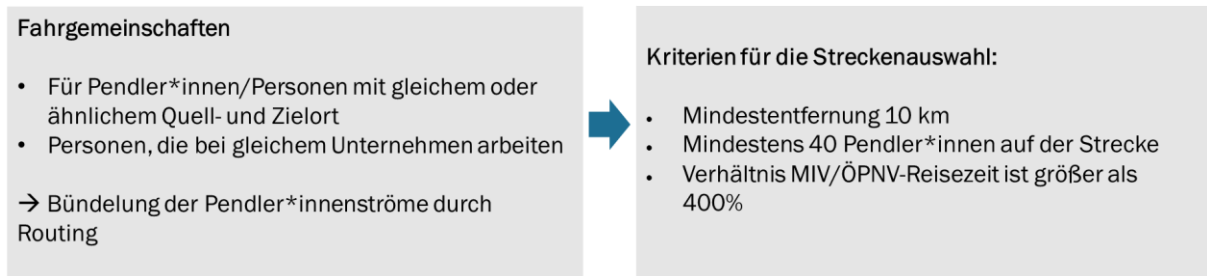


Abbildung 8: Kriterien Streckenauswahl

In die Analyse sind neben den bereits bestehenden ÖPNV-Linienbündeln auch die geplanten zukünftigen Linienbündel einbezogen worden. Eine Herausforderung stellt die Bezugsgröße der Gemeindefläche dar, da zwischen und innerhalb von Gemeindegebieten große Unterschiede in der ÖPNV-Anbindung bestehen. Es ist daher wichtig, diese regionalen Unterschiede bei der Planung von Carsharing- und Mitfahrgelegenheitsdiensten zu berücksichtigen, um eine effektive und bedarfsgerechte Lösung zu gewährleisten.

Vorgehensweise bei der Erreichbarkeitsanalyse

Zunächst wurden die besiedelten Gemeindegebiete in ein Raster von 100 x 100 Metern unterteilt. Anschließend wurde eine Matrix erstellt, die sämtliche Reisezeiten von allen Haltestellen der Quell-Gemeinde zu allen Haltestellen der Ziel-Gemeinde beinhaltet. Dabei wurden die Reisezeiten entsprechend der Uhrzeit und des Wochentags/Werktags berücksichtigt.

Des Weiteren wurde eine weitere Matrix erstellt, die die Reisezeiten vom jeweiligen Zentrum einer 100 x 100 Meter-Zelle zur nächstgelegenen Haltestelle zu Fuß und mit dem Fahrrad enthält (Zubringer-Reisezeit).

Durch eine Gewichtung der ermittelten Reisezeiten nach der Einwohnendenzahl der jeweiligen Zellen der Quell-Gemeinde wurde ein Mittelwert über die ÖPNV-Reisezeit und die Zubringer-Reisezeit je Gemeindegebiet berechnet. Diese gewichtete Reisezeit wurde mit der Reisezeit des Individualverkehrs (Pkw) ins Verhältnis gesetzt.

Einführen eines Index für die ÖPNV-Anbindung der Gemeinden

Im weiteren Projektverlauf wurde ein Index für die ÖPNV-Anbindung der Gemeinden eingeführt, der auch Randzeiten der ÖPNV-Nutzung von Personen, die bspw. im Schichtsystem arbeiten, berücksichtigt. Wird eine Haltestelle in einer Stunde nicht bedient, wird davon ausgegangen, dass die Person zur nächstgelegenen Haltestelle geht, die eine sinnvolle Verbindung bietet.

Der Index gewichtet zum einen die Häufigkeit von vorhandenen ÖPNV-Verbindungen zwischen Wochentag und Wochenende und zum anderen zwischen verschiedenen Zeiträumen an diesen Tagen. Die Zusammensetzung kann der folgenden Abbildung entnommen werden:

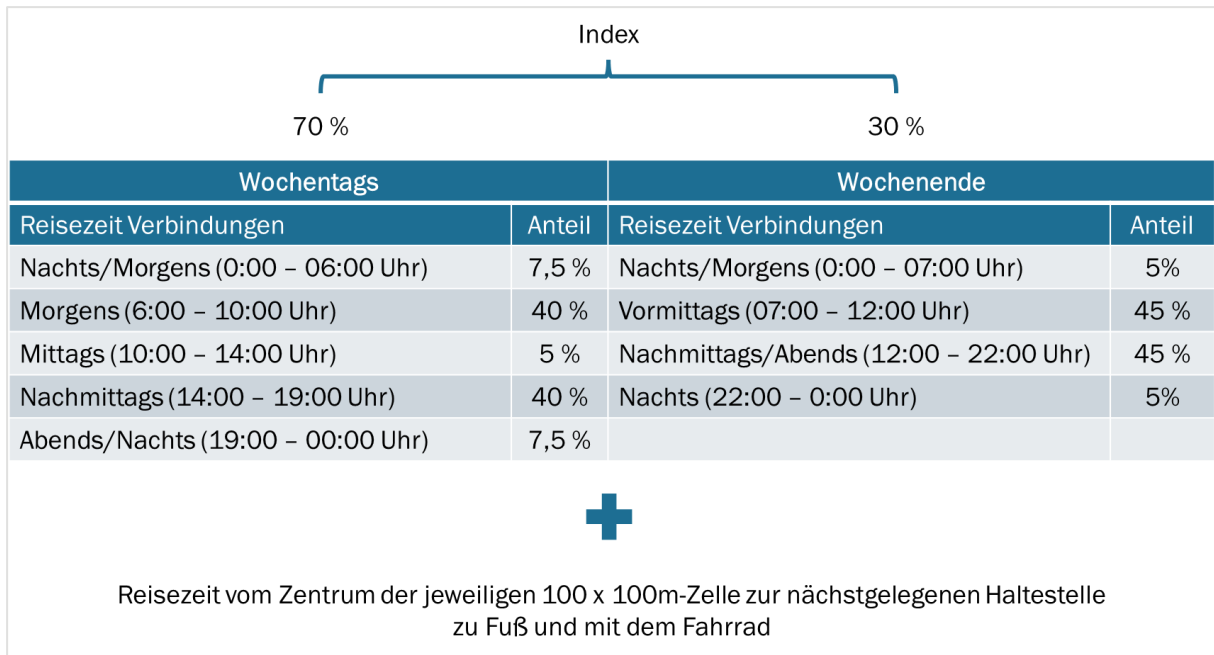


Abbildung 9: Zusammensetzung Index

Der ermittelte Index gibt somit Aufschluss über die Qualität der ÖPNV-Anbindung einer Gemeinde und ermöglicht eine Einschätzung, wo Mitfahrgelegenheiten oder Carsharing sinnvoll als Ergänzung des Angebots sein könnten. Dabei ist zu beachten, dass Carsharing nicht als Konkurrenz zu bestehenden ÖPNV-Angeboten gedacht ist. Angesichts des gering ausgebauten ÖPNV-Netzes und der Ausrichtung der geplanten Projekte zum Carsharing-Angebot ist kaum Konkurrenz zu erwarten.

Ergebnis der Erreichbarkeitsanalyse

Das Ergebnis der Erreichbarkeitsanalyse wird durch eine Karte dargestellt, die die wichtigsten Verbindungen im Allgemeinen zeigt. Dabei wird der vorangegangene beschriebene ÖPNV-Index verwendet, der alle Verbindungen werktags und am Wochenende gemittelt darstellt. Abgebildet werden alle Verbindungen, die mind. ein Verhältnis zwischen MIV- und ÖPNV-Reisezeit von 400 % haben. Das bedeutet, dass eine Person das Vierfache an Reisezeit mit dem ÖPNV benötigt, im Vergleich zum MIV (z. B. Pkw). Die Stärke der eingezeichneten Verbindungen zeigt zudem die Anzahl der Pendelnden, die diese Verbindung nutzen. Je dicker der Verbindungspfeil, desto mehr Pendelnde nutzen diese. Zudem stellt die Karte die Lage und Größe der vorhandenen Mitfahrerparkplätze sowie die geplanten ÖPNV-Verbindungen dar.

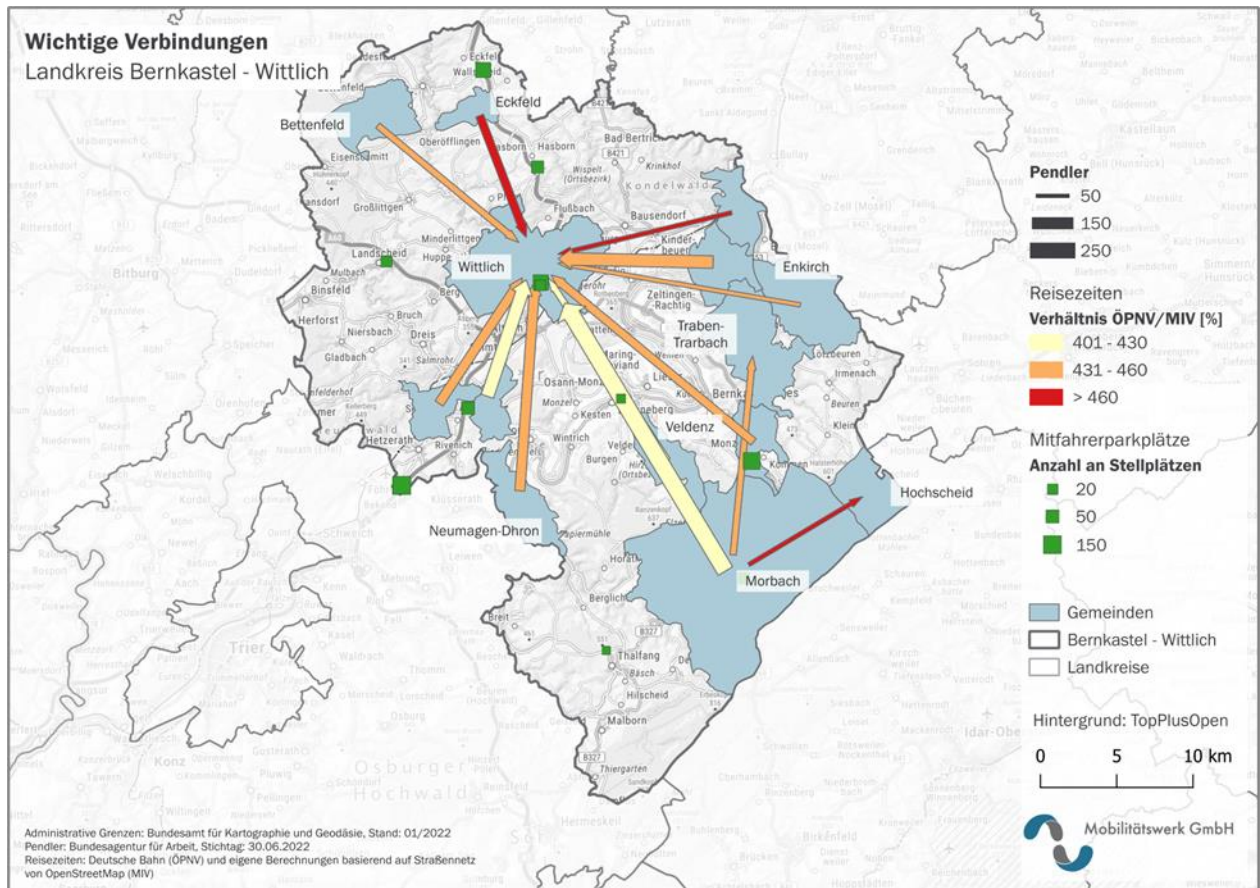


Abbildung 10: Wichtige Verbindungen im Landkreis

Alle dargestellten Verbindungen weisen ein Verhältnis von mindestens 400 % der ÖPNV-Reisezeit im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) auf, was als schlecht einzustufen ist. Dabei zeigt sich, dass einige Kommunen eine unzureichende Anbindung an Wittlich als Kreisstadt aufweisen. Besonders ragt das schlechte Verhältnis zwischen MIV- und ÖPNV-Reisezeit bei der Verbindung von Morbach nach Hochscheid und Eckfeld nach Wittlich heraus, obwohl dies nur eine vergleichsweise geringe Anzahl an Pendelnden (etwa 50) betrifft.

Reisezeit-Verhältnis ÖPNV/Pkw im LK werktags 06:00 – 10:00 Uhr

Im Weiteren wurden den schnellsten Verbindungen werktags die Gesamtheit der Verbindungen werktags gegenübergestellt. Schnelle Verbindungen bestehen häufig zu bestimmten Zeiten, bspw. den typischen Pendelzeiten oder Schülerverkehr-Zeiten. Die Darstellung über die Gesamtheit der Verbindungen zeigt hingegen alle Verbindungen an einem Werktag. Die folgende Abbildung zeigt die Ergebnisse aus beiden Analysen:

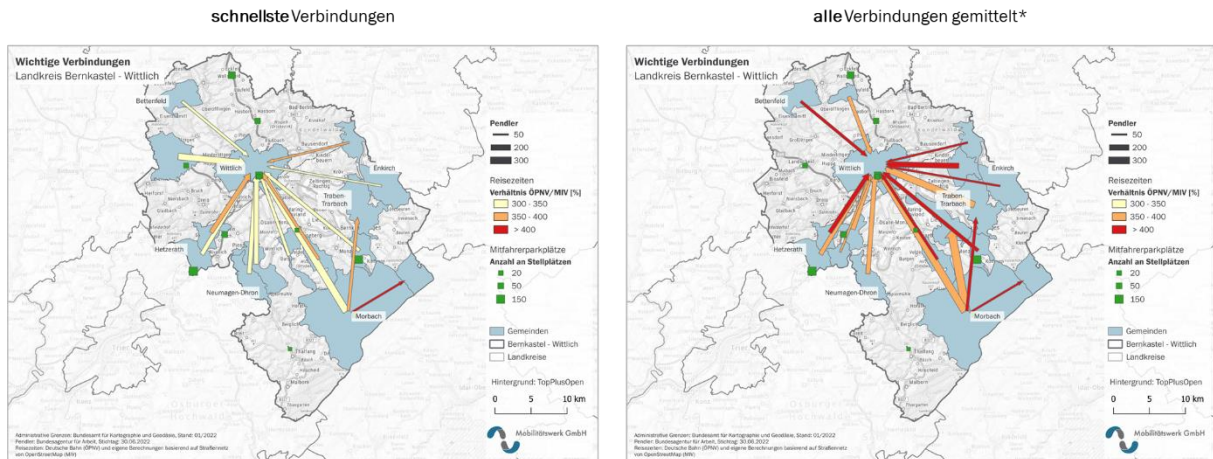


Abbildung 11: Reisezeitverhältnis zwischen MIV und ÖPNV auf den schnellsten ÖPNV-Verbindungen (links) und allen Verbindungen (rechts)

Die Auswertung zeigt, dass das Verhältnis unter den schnellsten ÖPNV-Verbindungen im Verhältnis zur Reisezeit mit dem MIV nur in wenigen Kommunen über 400 % beträgt. In stark frequentierten Zeiten besteht also eine gute Anbindung. Die Abbildung rechts zeigt allerdings, dass über den gesamten Werktag betrachtet mehr Defizite auftreten. Dies betrifft hauptsächlich Verbindungen nach Wittlich, welche insbesondere in Hinblick auf die Daseinsvorsorge von hoher Relevanz sind.

Aus den Ergebnissen können fünf attraktive Strecken für Mitfahrgelegenheiten ausgewählt werden. Die Auswahl erfolgt aus allen Verbindungen werktags 06 – 10:00 Uhr. Die Strecken wurden nach den folgenden Kriterien ausgewählt:

- Strecken, die von vielen Pendelnden genutzt werden
- gleichzeitig eine hohe Abweichung zwischen der Reisezeit mit dem MIV (bspw. Pkw) und ÖPNV auf dieser Strecke
- größere Unternehmen oder Mitfahrerparkplätze, die sich auf der jeweiligen Strecke befinden

Folgende Strecken wurden anhand dieser Kriterien ausgewählt:

Tabelle 4: Streckenauswahl

Startort	Zielort	Auf dem Weg	Pen- delnde	Reisezeit MIV in Mi- nuten	MIV vs. ÖPNV in %
Longkamp	Wittlich	Mitfahrerparkplatz Longkamp, zwei Mitfahrerparkplätze Wittlich	80	20	476
Sehlem	Wittlich	Zwei Mitfahrerparkplätze Wittlich, Mitfahrerparkplatz Salmtal*, UNILUX GmbH*	100	11	465
Kröv	Wittlich	Zwei Mitfahrerparkplätze Wittlich, Mehrere Unternehmen in Platten*	160	20	404

Neumagen-Dhron	Wittlich	Zwei Mitfahrerparkplätze Wittlich, Mehrere Unternehmen in Klausen*, Mitfahrerparkplatz Salmtal*, UNILUX GmbH*	110	25	398
Morbach	Wittlich	Mitfahrerparkplatz Morbach, Mitfahrerparkplatz Longkamp, Mehrere Unternehmen in Platten*, Zwei Mitfahrerparkplätze Wittlich	280	30	392

Die mit „*“ gekennzeichneten Unternehmen/Mitfahrerparkplätze liegen nicht auf dem direkten Weg, sind aber über geringe Umwege erreichbar. Die Strecken bilden eine Indikation, auf welchen Routen im Landkreis eine Etablierung von Fahrgemeinschaften fokussiert werden kann. Entsprechende Unternehmen an diesen Routen können so konkret angesprochen werden und individuelle Lösungsansätze zur Etablierung von Fahrgemeinschaften in der Belegschaft erörtert werden.

6.2 Erreichbarkeit von Unternehmen

Identifikation und Ansprache relevanter Unternehmen als zentrale Destinationen

Unternehmen sind tägliches Ziel des Verkehrs. Eine enge Zusammenarbeit mit Unternehmen ermöglicht die Implementierung von Mobilitätslösungen direkt am Arbeitsplatz, was die täglichen Wege der Mitarbeitenden optimieren kann. Daher liegt der Fokus beim Thema Mitfahren auf Unternehmen.

Es wird empfohlen, neben bestehenden Kooperationen mit Unternehmen auch weitere große Unternehmen anzusprechen. Eine Auflistung der größten Unternehmen im Landkreis ist Tabelle 2 in Kapitel 3.1 zu entnehmen. Diese Unternehmen beschäftigen viele Mitarbeitende, die häufig aus ähnlichen Quellorten kommen. Zudem könnte es bereits Ansatzpunkte im internen Mobilitätsmanagement geben, die genutzt werden können. Die Pendel-Analyse bietet einen Indikator für das Potential solcher Kooperationen.

Die Ansprache über Multiplikatoren stellt eine effektive Methode dar, um Gemeinden und Unternehmen zu erreichen. Schlüsselpersonen oder Organisationen, die in der Gemeinschaft oder im Geschäftsumfeld ein hohes Ansehen genießen, können als Vermittler dienen. Dies erleichtert nicht nur den Zugang zu den relevanten Akteur*innen, sondern fördert auch das Vertrauen und die Akzeptanz der Mobilitätsstrategie. Für die Ansprache der Unternehmen im Landkreis wurden verschiedene Multiplikatoren kontaktiert:

- Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Trier
- Die Handwerkskammer (HWK)
- Dr. Oetker und Mettler AG (erfolgte über den Landrat): Während die Mettler AG kein Interesse bekundete, zeigte Dr. Oetker zunächst Interesse an einer Zusammenarbeit, brach den Kontakt jedoch später ab.

Aktuelle Herausforderung/Hintergrund

Die Herausforderungen des öffentlichen Nahverkehrs können von einzelnen Unternehmen kaum allein bewältigt werden. Zudem erfordern die demografischen Veränderungen und die geringe Verfügbarkeit von Arbeitskräften in kleinen Gemeinden einen nachhaltigen Ansatz zur Sicherstellung eines langfristigen Arbeitskräftezuflusses.

Automatisierte Fahrzeuge auf Level 5, die vollkommen autonom agieren, sind noch nicht verfügbar und bieten daher auch keine unmittelbare Lösung in den nächsten fünf bis zehn Jahren. Diese Situation stellt insbesondere für die Rekrutierung von Mitarbeitenden ohne Führerschein oder eigenes Fahrzeug, einschließlich Hilfskräften und Auszubildenden, ein erhebliches Problem dar. Zudem sind Werksverkehre mit erheblichen Kosten verbunden, insbesondere bei Schichtbetrieb und einem großen Einzugsgebiet. Je kleiner das Unternehmen, umso unrealistischer ist die Bereitstellung eines solchen.

Im Rahmen des Projektes wurde ein spezifischer Fall analysiert, bei dem durch eine Wohnortanalyse der Mitarbeitenden und ein entsprechendes Routing mehr als 50 % der gefahrenen Kilometer eingespart und (fast) alle Mitarbeitenden befördert werden könnten. Es gibt zahlreiche Mitfahrplattformen und Lösungen, die als "Schwarze Bretter" fungieren. Erfolgreich ist dies bei festen Schichten und Teamkonstellationen. Der Aufwand für die einzelnen Personen, insbesondere die Fahrenden, muss dabei minimiert werden. Manuelle Kommunikation via einzelner Nachrichten bezüglich freier Plätze, Mitnahme, Absagen, Wetterbedingungen und Umleitungen ist nicht praktikabel. Eine zentrale Koordination würde mindestens eine damit beauftragte Person erfordern, die ständig verfügbar ist. Für den genannten Fall mit 100 Beschäftigten wären zwei bis drei Personen erforderlich.

Für die Gewinnung neuer Mitarbeitenden ist ein effizienter Prozess zur Bildung und Sicherstellung von Fahrgemeinschaften auf dem Arbeitsweg entscheidend. Arbeitgeber müssen bereits in den Stellenausschreibungen und im Bewerbungsprozess verdeutlichen, dass Unterstützung zur Bildung von Fahrgemeinschaften angeboten wird.

Schichtarbeit stellt eine besondere Herausforderung in einem solchen Konstrukt dar, insbesondere wenn verschiedene Schichtkombinationen, wie im analysierten Fall, existieren und sich neue Konstellationen durch Fluktuation und Wachstum ergeben. Die Wohnorte der Mitarbeitenden sind heterogen und meist auf ländliche Gemeinden verteilt, wobei nur wenige aus derselben Gemeinde kommen. Gleichzeitig erfordern Fahrgemeinschaften eine hohe Organisations-, Anreiz-, Abrechnungs- und Koordinationsleistung, weshalb ein flexibles Koordinationskonzept erforderlich ist. Virtuelle Haltestellen entlang der Hauptachsen, die in der Mitfahr-App hinterlegt werden, Park-and-Ride-Plätze und ÖPNV-Haltestellen bilden das Netzwerk für den Lösungsansatz. Angebot und Nachfrage können dadurch dynamisch abgestimmt werden. Bei Änderungen aufgrund von Urlaub, kurzfristigen Ausfällen (wie Krankheit, Pannen, Stau, Wetter) oder Baustellen/Umleitungen auf der Route wird eine Informationskette bereitgestellt, die nach Freigabe durch den jeweiligen Mitarbeitenden auch für den Arbeitgeber sichtbar ist.

Lösungsansatz

Es wurde eine Pilotlösung entwickelt, die auf dem 4-Schichtbetrieb eines konkreten Unternehmens projiziert. Hierfür müssen die Anforderungen durch strukturierte Befragungen der Mitarbeitenden erhoben und ein Optimierungsmodell entwickelt werden. Anschließend erfolgt die Programmierung einer Plattform zur Organisation und Koordination von unternehmensinternen Fahrgemeinschaften, wobei auch die Einbindung weiterer Funktionen diskutiert wurde. Diese Plattform soll als Schnittstelle fungieren und eine verbindliche "Buchung" bzw. das Zusammenfinden von Fahrgemeinschaften ermöglichen.

Es wird angestrebt, dass jeder Mitarbeitende eine zuverlässige Fahroption zur Arbeit erhält, wodurch CO₂-Emissionen reduziert werden sollen. Vorkommnisse und Änderungen in den Fahrzei-

ten und Ankunftszeiten (z. B. durch Krankheit oder Urlaub) sollen prozessorientiert gelöst und dynamisch sowohl innerhalb des Unternehmens als auch an die Beteiligten kommuniziert werden. Der Testbetrieb des Prototyps soll gestaffelt durchgeführt werden, um die Funktionalität und Effektivität der Plattform sicherzustellen.

7 Ausblick und Empfehlungen

Nach Abschluss des Projektes können die oben benannten Ansatzpunkte wie folgt weiterverfolgt werden:

7.1 Reduzieren der Dienstwagenflotte in öffentlichen Verwaltungen

Für die Etablierung des Angebots:

- **Synergien mit anderen öffentlichen Institutionen in Wittlich identifizieren**
Es sollte geprüft werden, welche weiteren öffentlichen Institutionen in Wittlich Interesse daran haben, die Fahrzeuge gemeinsam mit der Kreisverwaltung zu nutzen. Dies könnte zu einer effizienteren Nutzung des Angebots führen und Kosten weiter senken.
- **Ansprache der Nachbarlandkreise**
Es ist wichtig, den Dialog mit den Nachbarlandkreisen aufzunehmen, um deren Interesse an gemeinsamen Carsharing-Aktivitäten zu ermitteln und mögliche Synergien zu schaffen.
- **Weitere Markterkundung**
Anbieter, die bereits in den umliegenden Landkreisen aktiv sind oder Interesse an einer Zusammenarbeit haben, sollten kontaktiert werden, um mögliche Betreibermodelle und deren Pläne zu erörtern.
- **Synergien bei Ausschreibungen und Vergabeaktivitäten**
Es sollte darauf geachtet werden, Ausschreibungen zeitlich mit benachbarten Kreisen abzustimmen und mit langen Ausschreibungszeiträumen zu veröffentlichen, um Synergien und wirtschaftliche Vorteile zu erzielen.
- **Ausschreibung und Vergabeverfahren**
Eine breit angelegte Ausschreibung auf Bundesebene sollte durchgeführt werden, um den besten Anbieter zu ermitteln.
- **Definition von Kernzeiten und Controlling**
Es ist notwendig, Kernzeiten festzulegen, in denen die Fahrzeuge ausschließlich der Kreisverwaltung zur Verfügung stehen. Ein entsprechendes Controlling-Modell sollte entwickelt und implementiert werden.
- **Ausarbeitung eines Lastenhefts**
Ein detailliertes Lastenheft mit einer Bewertungsskala sollte ausgearbeitet werden. Feedback von Unternehmen könnte hierbei helfen, das Pflichtenheft zu optimieren.

Nach der erfolgreicher Vergabe:

- **Regelmäßiges Controlling**
Nach einer erfolgreichen Vergabe sollte ein regelmäßiges Controlling durchgeführt werden, um die Effizienz des Carsharing-Modells zu überwachen und gegebenenfalls die Reservierungszeiten zu reduzieren.

7.2 Erfolgreiche Etablierung von Carsharing im ländlichen Raum

Es bietet sich an, dies weiter zu verfolgen und falls ein Förderprogramm verfügbar ist, die Skizze erneut einzureichen. Unabhängig davon können die folgende Punkte weiterverfolgt werden:

- **Rahmenvertrag mit Carsharing-Anbietern**
Unabhängig von Förderprogrammen sollte mit Carsharing-Anbietern geklärt werden, ob ein Rahmenvertrag oder spezielle Konditionen möglich sind, die dann von jeder Kommune genutzt werden könnten.
- **Finanzierungsmöglichkeiten prüfen**
Parallel dazu sollte mit interessierten Kommunen besprochen werden, ob eine (Teil-)Finanzierung durch den Kreis oder durch Unternehmen möglich ist, um das Dorfauto-Projekt voranzutreiben. Dies gilt auch für den Ausbau des Angebots aus Wittlich heraus.
- **Kommunikation mit den Kommunen**
Es ist wichtig, die Kommunen regelmäßig anzusprechen und sie auf die Möglichkeit eines Rahmenvertrags hinzuweisen. Jede Gelegenheit sollte genutzt werden, um das Thema zu platzieren und voranzutreiben.
- **Einbindung der Bürgerinnen und Bürger**
Falls sich Bürgerinnen und Bürger melden, sollten sie über die Rahmenbedingungen informiert und in die Suche nach potenziellen Ankernutzern einbezogen werden.

7.3 Sharing-Stationen in Gemeinden

Die Realisierung von Sharing-Stationen wird voraussichtlich nur im Rahmen von Förderprojekten oder durch private Initiativen möglich sein:

- **Kontinuierliche Kommunikation**
Es bedarf einer ständigen Kommunikation über potenzielle Förderprogramme und andere Möglichkeiten zur Realisierung von Sharing-Stationen. Ehrenamtliche Ansätze sollten hierbei gezielt kommuniziert werden.

7.4 Erreichbarkeit von Unternehmen

Die Mitfahrer-Plattform für Unternehmen sollte ebenfalls weiterverfolgt werden:

- **Förderprogramme**
Es wurden bereits zwei Skizzen für Förderprogramme eingereicht. Sollte dies nicht erfolgreich sein, wäre es ratsam, den Lösungsansatz breiter zu kommunizieren.
- **Ansprache weiterer Unternehmen**
Weitere Unternehmen sollten für eine mögliche eigenwirtschaftliche Lösung angesprochen werden, um die Plattform eigenständig weiterzuentwickeln.

7.5 Kommunikation und Beteiligung

Zukünftige Maßnahmen werden in enger Abstimmung mit den Kommunen und regionalen Fachakteuren und -akteurinnen bedarfsgerecht geplant und umgesetzt.

- **Bedarfsabfrage**
Zunächst wird eine niedrigschwellige Online-Befragung einen Überblick über die Bedarfslage in den Ortsgemeinden und Ortsteilen vermitteln. Zusätzlich werden auch eigene Projektideen und das Interesse an den Aktivitäten des Landkreises abgefragt, um bereits vorhandenes Engagement und Mitwirkungsbereitschaft zu identifizieren.
- **Mobilitätsforum**
Anhand der Ergebnisse der Bedarfsabfrage wird ein Mobilitätsforum durchgeführt, das im ersten Teil die Bedarfssituation im Landkreis mit praktischen Informationen und Best-Practice-Beispielen adressiert. Im zweiten, interaktiven Teil der Veranstaltung werden gemeinsam passende Lösungsansätze für den Landkreis gefunden und die nächsten Umsetzungsschritte festgelegt. Entscheidend dabei wird die Mitwirkungsbereitschaft der Teilnehmenden bei der späteren Projektumsetzung sein. Diese kann beispielsweise in Form verschiedener Arbeitsgruppen erfolgen, die während der Veranstaltung gebildet werden. Die Koordination und Steuerung der Arbeitsgruppen kann bei Bedarf von der Kreisverwaltung übernommen werden.
- **Netzwerkaufbau, Maßnahmenumsetzung und Verstetigung**
Die Kreisverwaltung wird weiterhin eine koordinative Rolle einnehmen, aktuelle Trends und Entwicklungen im Blick behalten und auf die Bedarfssituation im Landkreis eingehen. Ihre Aufgaben werden dabei insbesondere die Steuerung von Projektgruppen, Wissensvermittlung, Öffentlichkeitsarbeit, Fördermittelakquise und Netzwerkarbeit sein.