

Anhang 8: Vorhabenbeschreibung „Multifunktionale Mobilitätsangebote“

Vorhaben: Multifunktionale Mobilitätsangebote

1 Ausgangssituation und Anlass

Für die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung in ländlichen Räumen steht im Allgemeinen eine Vielzahl an Fahrzeugen unterschiedlichen Typs und unterschiedlicher Größe (Kapazität) zur Verfügung: Neben den Erst-, Zweit- und Dritt-Pkw der Privathaushalte und den gewerblich genutzten Fahrzeugen haben auch viele Gemeindeverwaltungen eine eigene Pkw-Flotte und nicht selten verfügen auch die ortsansässigen Vereine über einen eigenen Kleinbus. Hinzu kommen die Fahrzeuge der ÖPNV-Unternehmen, aber auch Kleinbusse und Pkw von Bürgerbusvereinen oder ähnlichen ehrenamtlichen Fahrdiensten. In jüngster Zeit gibt es zusätzlich auch erste Carsharing-Angebote in ländlichen Gemeinden (z.B. „Dorfflitzer“ in Beverstedt). Die Aufzählung ließe sich fortsetzen ... Privathaushalte, Verkehrsunternehmen, Gewerbetreibende und Dienstleistungsanbieter sowie Verwaltung und Vereine beschaffen also ihre jeweils eigenen Fahrzeugressourcen, die parallel zueinander bestehen. Die anfallenden Fahrzeugvorhaltekosten tragen die genannten Fahrzeughalter jeweils selbst.

Da Dritte auf diese Fahrzeugressourcen in der Regel keinen Zugriff haben, sind sie gezwungen, eigene Fahrzeuge zu beschaffen, um mobil zu sein oder einen Mobilitätsservice anzubieten. Dies macht vor allem niederschwellige Angebote mit geringem Nachfragepotenzial (z.B. ehrenamtliche Mobilitätsangebote oder Carsharing im ländlichen Raum) sehr schnell teuer und unwirtschaftlich, da die Fahrzeugvorhaltekosten im Verhältnis zur Nutzung recht hoch sind. Günstiger wäre es, wenn hier auf bereits vorhandene Fahrzeuge zurückgegriffen werden könnten, um die Vorhaltekosten besser zu verteilen. Was theoretisch auch möglich wäre, denn die meisten Fahrzeuge werden von ihren Nutzern nur zu bestimmten Zeiten eingesetzt und könnten in den Standzeiten auch anderweitig eingesetzt werden. Voraussetzung für eine solche Lösung wäre das Zusammenführen von Fahrzeugen in einem Fahrzeugpool sowie ein Ressourcenmanagement, das einen effizienten, d.h. am Bedarf orientierten und auf Kostendeckung ausgerichteten, Fahrzeugeinsatz ermöglicht.

Die Möglichkeit, Fahrzeuge aus lediglich zeitweise genutzten Fuhrparks in einem Fahrzeugpool zu bündeln, um damit Zubringerangebote zu hochwertigen ÖPNV-Linien anbieten zu können, wurde bereits im MORO Pilotprojekt „Ressourcen-Sharing“ (2011-13)¹ und im Folgevorhaben MOREMA (2014-15)² untersucht. Dabei zeigte sich, dass die Umsetzung unter den gegebenen Rahmenbedingungen komplex ist und zahlreiche Hürden aufweist.

¹ Modellvorhaben der Raumordnung – Pilotprojekt „Ressourcen-Sharing“ in der ILE-Region Mitte Niedersachsen: Nutzung von un- oder untergenutzten öffentlichen und halböffentlichen Fahrzeugkapazitäten zur Verbesserung der Mobilitätsangebote im Sinne eines alternativen ÖPNV. Umsetzungsprojekt Schwimmbad-Bus in Rehburg-Loccum: feuerwehreigener Kleinbus als saisonaler Zubringer zum örtlichen Schwimmbad.

² Vorhaben „Mobilitätsressourcenmanagement MOREMA“ in der ILE-Region Mitte Niedersachsen: Aufbau und Erprobung eines internetbasierten „MOREMA-EDV-Systems“ zur Vermittlung verfügbarer Fahrzeuge.

Im Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität“ sollen daher praktikablere Lösungen für eine effiziente, multifunktionale Nutzung von Fahrzeugressourcen in Gemeinschaftsverkehre entwickelt werden, um kleinräumige Mobilitätsbedürfnisse in dünnbesiedelten Räumen (ergänzend zum ÖPNV) bündeln und gemeinschaftlich bedienen zu können.

2 Vision und Ziel

Mehrere Akteure (gewerblich, institutionell oder privat) nutzen gemeinsam ein- und dasselbe Fahrzeug oder einen Fahrzeugpool für ihre (ggf. unterschiedlichen) Zwecke, aber zu jeweils anderen Zeiten. Weil sich zwei oder mehr Akteure die Fahrzeugressource(n) teilen, ergeben sich Effizienzpotenziale: Die verfügbaren Fahrzeugressourcen werden besser ausgelastet und die Fahrzeugvorhaltekosten (Kosten für Wartung, Instandhaltung und Abschreibung) verteilen sich auf mehrere Nutzer, so dass der Anteil des einzelnen Nutzers an den Vorhaltekosten sinkt.

Aus der gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugressourcen ergeben sich Kostenvorteile und somit neue Optionen für Gemeinschaftsverkehre, ehrenamtliche und/oder geteilte Mobilitätsangebote (Sharing-Angebote), die aus Rentabilitätsgründen sonst nicht möglich wären.

Ziel ist es, ökonomisch tragbare, die sozialen Bedürfnisse respektierende und zur ökologischen Nachhaltigkeit des Verkehrs beitragende Mobilitätslösungen zu finden. Das besondere Merkmal von Gemeinschaftsverkehren auf Basis von multifunktional genutzten Fahrzeugen ist es dabei, öffentliche, privatwirtschaftliche und bürgerschaftliche Ressourcen zu integrieren.

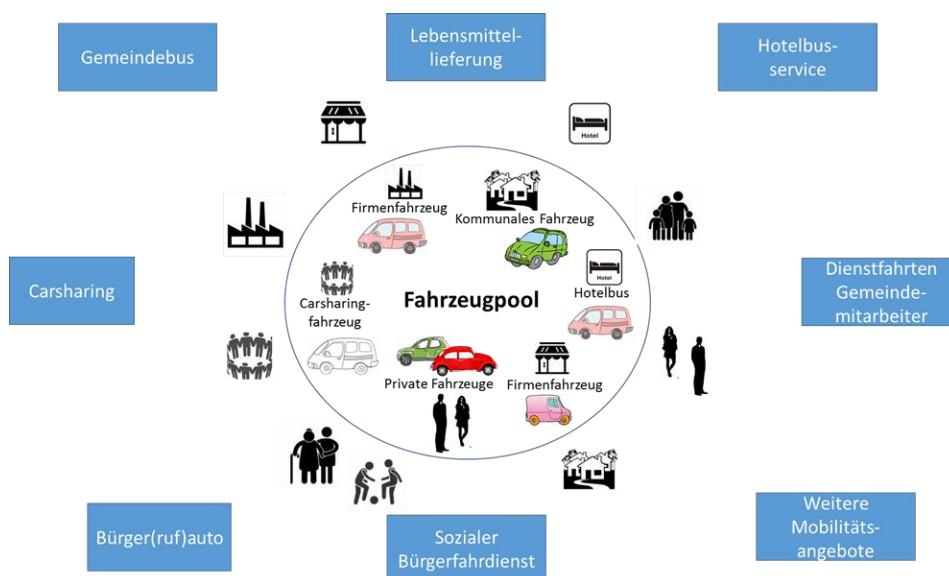


Abbildung 1: Gemeinschaftsverkehre auf Basis von multifunktional genutzten Fahrzeugen/Fahrzeugpools

3 Konzept

Multifunktionale Mobilitätsangebote sind Kombinationen aus Gemeinschaftsverkehren und anderen Mobilitätsformen (z.B. Sharing-Angebote), die jeweils die dieselbe Fahrzeugressource nutzen.

Hierbei werden entweder

- a) **neue Fahrzeuge** beschafft, die die jeweiligen Anforderungen der verschiedenen Mobilitätsangebote erfüllen, bei denen sie eingesetzt werden sollen, oder
- b) **vorhandene Fahrzeuge** verschiedenster Herkunft (gemeindeeigene Fahrzeuge, Carsharing-Fahrzeuge, Hotelshuttles usw.) für weitere Nutzer bzw. Mobilitätsangebote geöffnet bzw. in einen Fahrzeugpool eingebracht.

Vor der Entscheidung darüber, welches Fahrzeug eingesetzt wird, sollte ein Grobkonzept für das multifunktionale Mobilitätsangebot vorliegen (*Welche Nutzergruppen stehen im Fokus? Welche Nutzungen bzw. welche Mobilitätsservices sind vorgesehen? Welche Anforderungen ergeben sich an das Fahrzeug?*). Neben Größe und Ausstattung der Fahrzeuge sind insbesondere die rechtlichen Aspekte des Fahrzeugeinsatzes zu prüfen (vgl. Rechtliche Aspekte unter Punkt 5).

Die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen für unterschiedliche Mobilitätsangebote setzt einerseits voraus, dass die jeweiligen Anforderungen an die Fahrzeuge übereinstimmen (z.B. Sitzplankapazität, Ausstattung), und dass sich andererseits die Nutzungszeiten der Fahrzeuge möglichst nicht überlappen. Die richtige Kombination von zueinander passender Einsatzmöglichkeiten ist somit entscheidend für eine effiziente und konfliktfreie Nutzung für ein Fahrzeug oder einen Fahrzeugpool.

Anwenden lässt sich das Konzept multifunktionaler Mobilitätsangebote auf verschiedene Fahrzeugtypen und für ganz unterschiedliche Einsatzmöglichkeiten (vgl. Tabelle 1).

Fahrzeuge	Einsatzmöglichkeiten (Funktion)	Mögliche Anwendungsfälle
Kleinbus	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Beförderung von Personengruppen bis 8 Personen ➤ Warentransport (bei einfacher Umrüstung des Innenraums) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (AST) ➤ Sozialer Bürgerfahrdienst ➤ Gemeinde-/Vereinsbus ➤ Hotelshuttle (Gästefahrten) ➤ Fuhrparkerweiterung v. Betrieben und Verwaltungen
Pkw	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Beförderung von Personengruppen bis 3 Personen ➤ individuelle Mobilität – mittlere bis größere Distanzen (> 5 km) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ (AST) ➤ Sozialer Bürgerfahrdienst ➤ Fuhrparkerweiterung v. Betrieben und Verwaltungen ➤ Carsharing-Fahrzeug
Fahrrad	<ul style="list-style-type: none"> ➤ individuelle Mobilität – kurze Distanzen (< 5 km) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fahrradverleih (Alltag, Tourismus) ➤ Fuhrparkerweiterung v. Betrieben und Verwaltungen
E-Bike / Pedelec	<ul style="list-style-type: none"> ➤ individuelle Mobilität – mittlere Distanzen (< 8 km) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fahrradverleih (Alltag, Tourismus) ➤ Fuhrparkerweiterung v. Betrieben und Verwaltungen
Lastenrad	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Lieferservice ➤ privater Lastentransport – kurze Distanzen (< 5 km) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fuhrparkerweiterung Einzelhändler (kommerzieller Lieferservice) ➤ Lastentransport Verwaltung oder öffentl. Einrichtung (z.B. Kita) ➤ Verleih-Lastenrad

Tabelle 1: Fahrzeuge, Einsatzmöglichkeiten und mögliche Anwendungsfälle für multifunktionale Mobilitätsangebote

4 Zielgruppen und Potenziale

Einsatzbereiche für multifunktionale Mobilitätsangebote sind Verkehrsbeziehungen, deren Aufkommen „unterhalb“ der Schwellenwerte von konventionellen ÖPNV-Linienerkehren liegt und die sich daher für ehrenamtlich oder von der öffentlichen Hand betriebene Gemeinschaftsverkehre anbieten.

Multifunktionale Mobilitätsangebote setzen eine Kombination verschiedener Nutzungen voraus, die folgende mögliche Zielgruppen adressieren:

- **institutionelle Nutzer** (z.B. Gemeindeverwaltung → Ergänzung gemeindeeigener Fuhrpark, Kita/Schule → für Gelegenheitsfahrten)
- **ehrenamtliche Nutzer** (z.B. Sportverein, ehrenamtliche Fahrdienste → typischerweise mobilitätseingeschränkte Personen als Zielgruppe)
- **gewerbliche Nutzer** (z.B. Gewerbebetrieb/Einzelhändler → Ergänzung betriebseigener Fuhrpark oder Lieferservice, Seniorenheim, Beherbergungsbetrieb → Gästeshuttle)
- **private Nutzer** (z.B. Bürger, Besucher/Touristen)

5 Organisation

Die organisatorischen Anforderungen an multifunktionale Mobilitätsangebote hängen natürlich sehr stark vom jeweiligen Nutzungskonzept, den angestrebten Einsatzfeldern der Fahrzeuge und den örtlichen Rahmenbedingungen ab. Die Anforderungen sind daher im Einzelfall für die spezifische Konstellation auszuloten. An dieser Stelle soll zunächst ein kursiver Überblick über den Prüf- und Regelungsbedarf sowie mögliche Organisationsansätze gegeben werden.

Rechtliche Aspekte und Voraussetzungen

Genehmigungsrechtliche Aspekte

Genehmigungsrechtliche Aspekte sind bei allen Fahrdiensten und öffentlich zugänglichen Beförderungsangeboten zu berücksichtigen. Denn die Angebote dürfen dem Linien- und Taxiverkehr keine Konkurrenz machen. In Deutschland ist die Beförderung von Personen im Personenbeförderungsrecht (PBefG) geregelt. § 1 PBefG regelt dabei zunächst den Geltungsbereich des Gesetzes:

- ▶ Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt die **entgeltliche** oder **geschäftsmäßige** Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsmobilen (O-Bussen) und mit Kraftfahrzeugen (Pkw und Kraftomnibusse). Als **Entgelt sind auch wirtschaftliche Vorteile** anzusehen.
- ▶ Dem Gesetz unterliegen nicht und damit **genehmigungsfrei** sind Beförderungen
 - ▶ mit dem Pkw, wenn diese **unentgeltlich** sind oder das **Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt**,
 - ▶ mit dem Krankenkraftwagen (unter bestimmten Voraussetzungen),
 - ▶ nach der **Freistellungs-Verordnung** des PBefG.

Bestimmte Beförderungen der entgeltlichen und geschäftsmäßigen Beförderung sind also von den Vorschriften des PBefG befreit, wenn sie die Anforderungen der Freistellungs-Verordnung erfüllen. Dies betrifft u.a. Beförderungen mit einem Pkw, der nach Bauart und Ausstattung zur Beförderung von maximal **sechs Personen** (einschließlich Fahrer)³ geeignet und bestimmt ist, und wenn für diese Beförderung **kein Entgelt** zu entrichten ist (§ 1 Nr. 3 FreistellungsVO).

Ein **genehmigungsfreier Verkehr** hat einige Vorteile. So kann ein Fahrdienst i.d.R. schneller eingerichtet werden und der Betrieb lässt sich flexibler an veränderte Bedürfnisse anpassen, als dies bei einem genehmigten Verkehr der Fall ist. Für den Fall einer Genehmigungspflicht des Fahrdienstes nach PBefG ist zu entscheiden, ob dieser Allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG oder Sonderlinienverkehr § 43 PBefG ist.

³ Die Bindung an die Sitzplatzzahl wird von der Genehmigungsbehörde in Niedersachsen derzeit noch sehr streng gesehen, von vielen Genehmigungsbehörden in anderen Bundesländern aber mittlerweile nicht mehr so eng ausgelegt, so dass auch ein 8-Sitzer als Pkw gilt und somit dann nicht unter die Regelungen des PBefG fällt, sofern keine Gewinnerzielungsabsicht damit verbunden ist.

In diesem Fall besteht die Option, dass der Betreiber des Fahrdienstes eine eigene Linienkonzession nach PBefG beantragt. Um als Busunternehmen fahren zu dürfen, müssen allerdings eine Reihe aufwändiger Voraussetzungen erfüllt sein. Auch können sich Folgewirkungen ergeben, z.B. in Bezug auf die Anwendung des ÖPNV-Tarifs. **Es empfiehlt sich ein Gespräch mit der zuständigen Genehmigungsbehörde und/oder eine Rechtsberatung.**

Anforderungen an das Fahrpersonal

Anforderungen an das Fahrpersonal betreffen im Fall von Gemeinschaftsverkehren in der Regel nur die (ehrenamtlich erbrachten) Fahrdienste. Das für den Einsatz vorgesehene Fahrpersonal benötigt einen normalen **Pkw-Führerschein der Klasse B** (berechtigt zu Führung von Fahrzeugen mit bis zu 8 Fahrgastsitzplätzen), also keinen Busführerschein.

Bei einer **gewerblichen Beförderung** von Personen wird grundsätzlich ein Personenbeförderungsschein benötigt. Der Personenbeförderungsschein ist an einige formale Voraussetzungen (u.a. Mindestalter 21 Jahre, Führerschein, polizeiliches Führungszeugnis) sowie an Gesundheitschecks geknüpft. Inwieweit ein ehrenamtlich erbrachter Fahrdienst unter die gewerbliche Beförderung fällt, hängt vom jeweiligen Bedienungskonzept ab und ist im Einzelfall zu klären.

Aufwandsentschädigungen für ehrenamtliche Fahrer (und die Betriebskosten) von Fahrdiensten müssen in der Regel unterhalb von 30 Cent/km bleiben, um die Genehmigungsfreiheit nach der Freistellungsverordnung des PBefG (s.o.) abzusichern.

Versicherungsrechtliche Aspekte

Insbesondere bei Fahrdienstes ist sicherzustellen, dass alle erforderlichen Versicherungen bestehen, um Fahrgäste, Fahrpersonal, Fahrdienstanbieter und Dritte vor finanziellen Risiken zu schützen. Dies betrifft:

- ▶ Kfz-Haftpflicht- und/oder Kaskoversicherung
- ▶ Unfallversicherung (→ Fahrpersonal)
- ▶ Haftpflichtversicherung des Fahrers
- ▶ Insassenunfallversicherung (→ abhängig vom Leistungsspektrum der Haftpflichtversicherung des Fahrers)

Werden bereits versicherte Bestandsfahrzeuge für ein multifunktionales Mobilitätsangebot genutzt, ist dies mit den Bedingungen der Kfz-Haftpflichtversicherung abzuklären; ggf. ist der Versicherungsschutz anzupassen.

Bei Verleihrädern/ Lastenfahrädern liegt die Haftung für selbstverursachte Schäden beim Nutzer.

Steuerrechtliche Aspekte

Zu beachten ist, dass die Nutzung von steuerbefreiten Fahrzeugen Einschränkungen unterliegt. Dies betrifft beispielsweise (halb)öffentlichen Fahrzeuge, wie Busse von sozialen Trägern, Vereinen oder Feuerwehren. Sie verlieren ihre steuerlichen Befreiungen, wenn sie für

anderweitige Personentransporte, wie z.B. Fahrdienste, eingesetzt werden sollen. Dies bedeutet, dass möglicherweise nicht jedes grundsätzlich geeignete Fahrzeug problemlos in einem multifunktionalen Mobilitätsangebot eingesetzt werden kann. Hier sind im Vorlauf einige rechtliche Vorarbeiten erforderlich.

Anforderungen an Fahrzeugstandorte

Standorte von Verleihangeboten (Carsharing, Leihfahrrad, Verleihlastenrad) sollten möglichst zentral in einem Ort und – wenn möglich – in der Nähe von aufkommensstarken Zugangsstellen zum ÖPNV eingerichtet werden (zentrale Bushaltestelle, ZOB, Regionalbahnhof).

Sofern Fahrzeuge, die für Fahrdienste eingesetzt werden, nicht bereits einen zentralen Standort als Verleihangebot haben, sollten sie so stationiert sein, dass sie gesichert und möglichst witterungsgeschützt untergebracht sind und vom Fahrpersonal mit möglichst geringem Aufwand erreicht werden können.

Anforderungen an das Nutzungskonzept

Eine multifunktionale Nutzung von Fahrzeugen wird in vielen Fällen nur möglich sein, wenn für die einzelnen Nutzungen bestimmte Zeitfenster reserviert werden, innerhalb derer das Fahrzeug nur exklusiv für eine Nutzung bereitsteht. So müssen Fahrzeuge, die den Fahrzeugpool einer Gemeindeverwaltung erweitern und für spontane Dienstreisen genutzt werden sollen, jederzeit während der Verwaltungsdienstzeiten verlässlich zur Verfügung stehen. Gleiches gilt, wenn das Fahrzeug von einem kommerziell tätigen Nutzer (z.B. Lieferservice eines Einzelhändlers) verwendet wird, der bestimmte Fristen und Lieferzeiten einzuhalten hat.

Ein multifunktionaler Einsatz am Wochenende zu anderen Zwecken, z.B. als Vereinsbus, wird nur dann praktikabel sein, wenn gewährleistet ist, dass das Fahrzeug am Montagmorgen wieder einsatzbereit und unversehrt als Poolfahrzeug für Betriebe und Verwaltung oder für einen festen Fahrdienst zur Verfügung steht.

Fahrzeugpool versus Pooling von Bestandsfahrzeugen

Generell lässt sich sagen, dass ein Pool aus Fahrzeugen, die im Eigentum des Poolbetreibers sind, im Hinblick auf Verfügbarkeit und Einsetzbarkeit der Fahrzeuge zuverlässiger ist als das Pooling von Bestandsfahrzeugen verschiedenster Akteure. Dies betrifft zum einen die Verfügbarkeit der Fahrzeuge und zum anderen deren Einsatzmöglichkeiten unter rechtlichen Aspekten (s.o).

Fahrzeugeinsatzplanung / Fahrzeugdisposition

Wenn ein Fahrzeug (oder ein Fahrzeugpool) unterschiedlichen Nutzungen dient, ist eine Fahrzeugeinsatzplanung durchzuführen. Grundsätzlich zu klären ist, welcher Akteur für die Fahrzeugeinsatzplanung infrage kommt. Dies muss nicht unbedingt der Fahrzeughalter sein, sondern die Aufgabe kann beispielsweise auch von einem ehrenamtlichen Verein übernommen werden. Je vielfältiger die Einsatzfelder und je größer die Anzahl der Fahrzeuge im Pool, umso

komplexer gestaltet sich die Fahrzeugeinsatzplanung als Herausforderung. Gegebenenfalls ist die Unterstützung durch ein computergestütztes Planungswerkzeug sinnvoll.

Werden Fahrdienste nur nach Bedarf angeboten, so müssen diese vorab „bestellt“ werden. Diese Fahrtwunschanmeldung sollte telefonisch und über das Internet möglich sein.

Sind Verleihangebote für Pkw oder Fahrräder/Pedelecs Bestandteil des multifunktionalen Mobilitätsangebots, ist ein Reservierungs- und Buchungssystem über das Internet anzubieten. Hierbei muss es sich nicht um eine aufwendige Buchungssoftware handeln, die nur für diese Aufgabe beschafft wird. Oftmals reicht schon ein einfacher digitaler Terminplaner im Internet (z.B. Google Kalender). Oder ein professioneller Sharing-Anbieter lässt sich als Partner gewinnen und stellt seine Buchungssoftware zur Verfügung.

Mögliche Akteure und deren Funktionen bzw. Aufgaben

Akteur	Gemeinde	örtliche Kfz-Werkstatt	Mobilitätsdienstleister	Gewerbliche Nutzer	Ehrenamtliche Nutzer	Private Nutzer
Funktion / Aufgabe						
Finanzierung: Fahrzeugbeschaffung	X		X	X		
Finanzierung: Betriebskosten	X			X	X	X
Fahrzeughalter	X		X	X		
Wartung/Reparatur	X (Bauhof)	X	X (eigene Werkstatt)			
Bereitstellung Standort/Stellplatz	X	(X)	X	X	(X)	
Buchung/Einsatzdisposition	X		X		X	
Fahrzeugverleih	X		X		(X)	
Abrechnung	X		X		(X)	
Fahrdienst			X		X	

Tabelle 2: Mögliche Akteure bei multifunktionalen Mobilitätsangeboten und deren Funktionen bzw. Aufgaben

Trägerschaft und Finanzierungsansätze

Bei Trägerschaft und Finanzierung kann es je nachdem, welche Services das multifunktionale Mobilitätsangebot umfasst und wie die örtlichen Möglichkeiten sind, sehr unterschiedliche Lösungen geben. *Die eine* Lösung gibt es nicht, aber aus bereits umgesetzten Praxisbeispielen lassen sich Ansätze übertragen.

Praxisbeispiele	Mobilitätsangebote	Trägerschaft und Finanzierung
Pilotprojekt „Spurwechsel“ in den Gemeinden Deißlingen, Niederschbach, Dauchingen [seit 2014]	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 3 E-Carsharing-Fahrzeuge: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Dienstfahrzeug der Gemeindeverwaltungen ➤ Private Carsharing-Nutzung ➤ Ehrenamtlicher Fahrdienst 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gemeinden als Projektträger und Fahrzeughalter ➤ Fahrzeugbeschaffung über Fördermittel des Land B-W ➤ Finanzierung laufender Betrieb über Einnahmen Fahrzeugvermietung und Gemeindehaushalt
Elektro–Mobile Schule in Calw [seit 2013]	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 1 E-Fahrzeug Renault Zoe: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Lernobjekt für Schülerinnen und Schülern, um sie an die Ausbildung zum Kfz-Mechaniker / Kfz-Mechatroniker heranzuführen ➤ , die Details eines Elektro-Fahrzeuges näher gebracht 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ berufliche Schulen als Projektträger ➤ Fahrzeugbeschaffung über Fördermittel des Land B-W ➤ Geplant: Einsatz des E-Fahrzeugs für medizinische Versorgung, Alten- und Behindertenpflege, ländlichen Tourismus sowie Eigenbedarf der Kommunen
E-Car-Projekt der Gemeinde Ebhausen [seit 2014]	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 1 E-Fahrzeug Renault Zoe: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bürgerauto (ehrenamtlicher Fahrdienst nach Fahrplan) ➤ Individueller Fahrdienst (ehrenamtlich) ➤ Carsharing-Nutzung ➤ Dienstfahrzeug der Gemeindeverwaltung 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gemeinde als Projektträger und Fahrzeughalter ➤ Fahrzeugbeschaffung über Fördermittel des Land B-W ➤ Finanzierung laufender Betrieb über Einnahmen Fahrzeugvermietung und Gemeindehaushalt
E-Bürgerbus Klimastadt Geislingen [seit 2014]	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 1 E-Bürgerbus E-Wolf Delta für folgende gemeinwohlorientierte Zwecke, u.a.: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Schülertransport zur Schule bzw. nach Hause ➤ Soziale Netzwerk GEBs ➤ Seniorentreffs und Jahrgangsausflüge ➤ Sportveranstaltungen ➤ Ehrenamtsarbeit DRK und Freiwillige Feuerwehr ➤ touristische „Klimafahrten“ zu Wanderpunkten 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gemeinde als Projektträger und Fahrzeughalter ➤ Fahrzeugbeschaffung über Fördermittel des Land B-W
„E-Dual-Use“-Konzept in Lügde und Schieder-Schwalenberg [2017]	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pilotprojekt (2 Monate) ➤ 1 E-Pkw für folgende Nutzung: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Weg zur Arbeit und zurück sowie Freizeitwege von 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gemeinden als Projektträger ➤ Fahrzeugbeschaffung über Fördermittel Land NRW und der EU

Praxisbeispiele	Mobilitätsangebote	Trägerschaft und Finanzierung
	Mitarbeiter der Stadt Stadtverwaltungen ■ Dienstwagen während der Arbeitszeit	■ Forschungsbegleitung im Rahmen von „elektrisch.mobil.owl“ durch Hochschule Ostwestfalen- Lippe und der Wirtschaftsförderung des Kreises Lippe

Tabelle 3: Übersicht zu Praxisbeispielen

Umsetzungsschritte

- (1) Aus Erfahrungen lernen!
 - Auswertungen von Erfahrungen mit multifunktionalen Mobilitätsangeboten in der Modellregion Landkreis Cuxhaven (z.B. Kleinbusse in der Stadt Geestland und der EG Hagen stehen am Wochenende auch als Vereinsbus zur Verfügung; private Fahrdienste im Rahmen der Flüchtlingshilfe).
 - Auswertungen von Erfahrungen mit multifunktionalen Mobilitätsangeboten in anderen Regionen (siehe Praxisbeispiele unter „Trägerschaft und Finanzierungsansätze“)
- (2) Identifizierung der Nutzergruppen mit ihren spezifischen Mobilitätsbedürfnissen
 - Wegezwecke, relevante Zeiten, Anforderungen an Fahrzeuge/Organisation)
- (3) Abschätzung der Nutzerpotenziale (Nachfrage), Zielgruppen der Angebote spezifizieren
- (4) Einsatzmöglichkeiten und Grobnutzungskonzept
 - Bedienungsräume / Geschäftsgebiete
 - Einsatzräume und -zeiten
- (5) Festlegung von Fahrzeugart und -anzahl
 - Eignung vorhandener Fahrzeugressourcen prüfen
 - Bedarf für Neubeschaffung von Fahrzeuge ermitteln
- (6) Klärung rechtlicher Fragestellungen
 - Verantwortlichkeiten der Akteure
 - Genehmigungs-, versicherungs- und steuerrechtliche Fragen
 - Anforderungen an Mobilitäts- und Fahrdienstleister
- (7) Feinplanung Nutzungskonzept
 - Bedienungsräume / Geschäftsgebiete
 - Einsatzräume und -zeiten
- (8) Organisationkonzept / Geschäftsmodell

- Akteure (Treiber/Kümmerer/Koordinator, Ehrenämter, kommerzielle und institutionelle Nutzer usw.)
 - Festlegung des/der Fahrzeughalter
 - Festlegung Fahrzeugstandort(e)
 - Verantwortlichkeiten für Einsatzdisposition, Fahrzeugverleih und Abrechnung
- (9) Ausloten von Finanzierungsoptionen / Finanzierungsmodell (
- u.a. Eigenleistungen, Fördermittel, Spenden
- (10) Vermarktung des multifunktionalen Angebots / Integration in ÖPNV-Auskunftssysteme

6 Handlungsoptionen / Maßnahmenkatalog

- ⇒ Die weitere Ausarbeitung erfolgt für die betreffenden Pilotregionen abhängig vom jeweiligen multifunktionalen Angebotskonzept.