

# “Lessons Learned”

## Erfahrungsbericht zum Pilotprojekt MOPINO im INTERREG-Projekt MOVE





## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	1
1.1	Beschreibung des Landkreises und der Stadt Northeim .....	1
1.2	Bedeutung von Mobilität in der Verwaltung des Landkreises Northeim ..	2
1.3	Ziele des Projekts MOVE .....	3
2	Pilotprojekt MOPINO .....	4
2.1	Beschreibung .....	4
2.1.1	Organisation .....	5
2.1.2	Änderungen im Projekt .....	5
2.1.3	Marketing .....	6
3	Evaluation des Pilotprojekts MOPINO .....	7
3.1	Indikatoren .....	8
3.2	Auswertungsergebnisse des Pilotprojekts MOPINO .....	10
4	Handlungsempfehlungen .....	13
4.1	Kommunikation .....	13
4.2	Veranstaltungen .....	14
4.3	Gewinnung von Ankerkunden .....	14
4.4	Ausbau und Weiterentwicklung des Sharing-Angebots .....	15
4.5	Tarifgestaltung und Rabattaktion .....	16
5	Lessons Learned aus dem Projekt MOVE .....	17
5.1	Erfolge .....	18
5.2	Herausforderungen .....	18
6	Zusammenfassung .....	21

## 1 Einleitung

Im Rahmen des Pilotprojekts „MOPINO“ (MOVE-Pilot-Northeim) wurde zwischen 2021 und 2022 ein E-CarSharing-System mit mehreren Stationen und Fahrzeugen im Stadtgebiet von Northeim pilothaft betrieben. Das Projekt entstand im Rahmen des Projekts MOVE aus dem EU-Programm INTERREG Nordsee. Projektträger war der Landkreis Northeim, der mit anderen Partnern aus Verwaltung und Forschung aus Ländern der Nordseeregion im Projekt MOVE zusammenarbeitete. Ziel des Projekts war es, zu erproben, ob und unter welchen Rahmenbedingungen ein E-Bike- und E-CarSharing-System im ländlich geprägten Raum am Beispiel eines Mittelzentrums möglich sei. (E-)CarSharing ist bis heute hauptsächlich ein großstädtisches Phänomen. In ländlichen Gebieten gibt es kaum Angebote und nur ganz wenige Personen besitzen eine CarSharing-Mitgliedschaft.

### 1.1 Beschreibung des Landkreises und der Stadt Northeim

Der Landkreis Northeim liegt mitten in Deutschland, zwischen der niedersächsischen Landeshauptstadt Hannover im Norden und der Universitätsstadt Göttingen im Süden, dem Oberzentrum der Region Süd-Niedersachsen. Elf Städte und Gemeinden gehören zum Kreisgebiet. Auf ca. 1.266 km<sup>2</sup> leben rund 133.000 Menschen (Stand 31. Dezember 2019). Daraus ergibt sich eine Einwohnerdichte von etwa 104 Einwohnern je km<sup>2</sup>. Somit kann ein großer Teil des Kreisgebiets als ländlich geprägt bezeichnet werden.

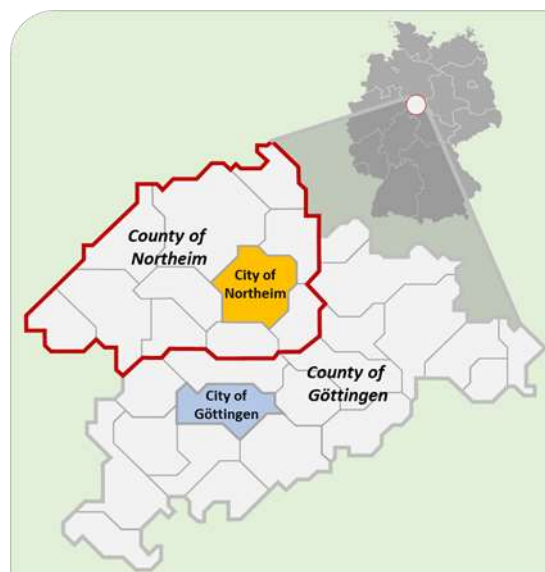


Abb. 1. Lage und Struktur der Landkreise Northeim und Göttingen. Quelle: ZVSN, 2020.

Das Zentrum des Landkreises Northeim bildet die Stadt Northeim, die die Funktionen und Aufgaben eines Mittelzentrums übernimmt. Das Stadtgebiet erstreckt sich auf einer Fläche

von 145,67 km<sup>2</sup>. Das Stadtgebiet wird im Westen von Bahngleisen sowie einer Bundesstraße und im Osten vom Höhenzug Wieter begrenzt. In der Altstadt ist der Hauptverwaltungssitz des Landkreises Northeim angesiedelt.

In den letzten Jahren stieg in der Stadt Northeim die Zahl der Einwohner wieder moderat an, sodass zum Ende des Jahres 2020 etwa 29.000 Menschen in der Stadt gemeldet waren. Die Stadt Northeim besteht aus 15 Ortsteilen. Trotz leichtem Wachstum sagen Prognosen jedoch einen Bevölkerungsrückgang bis 2030 voraus. Die Einwohnerzahl in der Gruppe der Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen verringert sich, die Zahl der über 45-Jährigen erhöht sich (Demografischer Wandel).

Etwa 50% der Haushalte in der Stadt Northeim müssen mit einem geringen Einkommen auskommen (< 25.000 Euro pro Jahr), während der Rest über ein mittleres bis hohes Einkommen verfügt.

Mobilität spielt auch in Bezug auf die Erwerbstätigkeit der Bewohner eine wichtige Rolle. Ein größerer Teil der Northeimer Bevölkerung pendelt in das Umland, um zu ihrer Arbeitsstätte zu gelangen. Die vier größten Auspendlerziele sind dabei Göttingen, Einbeck, Moringen und Osterode am Harz.

Das Auto ist im ländlichen Raum eines der am häufigsten verwendeten Verkehrsmittel. Dies gilt ebenso für den Landkreis und die Stadt Northeim. Gerade aus der Bedeutung des Autos als Verkehrsmittel im ländlichen Raum sowie der Abhängigkeit des Autobesitzes von dem sozial-ökonomischen Status ergibt sich die Notwendigkeit, Mobilität für Personen durch neue und bezahlbare Mobilitätsangebote zu sichern, die sich kein eigenes Auto leisten können, nicht zuletzt aber auch, um die Attraktivität des Wohnortes ländlicher Raum für solche Personengruppen weiter gewährleisten zu können.

## **1.2 Bedeutung von Mobilität in der Verwaltung des Landkreises Northeim**

Der Landkreis Northeim hat sich in den vergangenen Jahren verstärkt mit dem Thema Mobilität beschäftigt. Als Querschnittsthema tangiert dieses verschiedene Aufgabenbereiche. Hierzu gehören ÖPNV, Straßenverkehr, Elektromobilität, Radverkehr, Regionalentwicklung, Schülerbeförderung sowie Klimaschutz und Energie.

Sowohl im Landkreis als auch in der Stadt Northeim wurde die Stelle eines Klimaschutzmanagements geschaffen. Der Landkreis Northeim beteiligt sich an zwei EU-INTERREG Projekten (Projekt MOVE und Projekt Match-Up), um das nachhaltige Mobilitätsangebot in der Region weiter voranzubringen. Darüber hinaus stellt der Landkreis Northeim Mitarbeitenden zu dienstlichen Zwecken zwei E-Bikes und ein Elektroauto zur

Verfügung. Ferner ist beim Landkreis Northeim im Rahmen der Realisierung eines Integrierten Klimaschutzkonzepts geplant, die Dienstwagenflotte mit weiteren E-Fahrzeugen zu bestücken. Das sich aktuell in Erstellung befindliche Konzept sieht zudem weitere Maßnahmen im Mobilitätsbereich vor.

Den Herausforderungen der Mobilität im ländlichen Raum begegnet der Landkreis Northeim zusammen mit seinem ÖPNV-Aufgabenträger, dem Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN), indem neue und flexible Angebote wie z.B. Bürger- und Dorfbusse gefördert, Nachtbuslinien (Nachteule) geschaffen oder Piloten zu on-demand ride pooling durchgeführt werden (EcoBus), die sich stärker an den realen Bedarfen orientieren, als dies allein durch konventionelle Linienangebote darstellbar ist. Multi- und intermodale Mobilität gerade im Bereich der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist ein weiterer Ansatz, den der Landkreis verfolgt, um neue Zielgruppen durch eine Vernetzung nachhaltiger Verkehrsmittel zu gewinnen.

### **1.3 Ziele des Projekts MOVE**

Bei der Identifizierung eines passenden Förderinstrumentariums für weitere Projekte mit Bezug auf nachhaltige Mobilität wurde eine Expertise für die Initiierung eines INTERREG-Projekts im relevanten Themenfeld für den Landkreis Northeim erstellt. Auf Grundlage der in der Expertise zusammengefassten Themenstellungen im Landkreis Northeim wurden die für das Kreisgebiet geeigneten INTERREG-Ausrichtungen und Prioritäten definiert, Projektskizzen entwickelt und bei den zuständigen Behörden eingereicht. Im Jahre 2018 wurde dem Landkreis eine Teilnahme am INTERREG-Programm offiziell zugesagt.

Mit dem europäischen Mobilitätsprojekt MOVE (Mobility Opportunities Valuable to Everybody, DE: „Wertvolle Mobilitätsangebote für jedermann“) sollten anhand neuartiger kreativer Ansätze innovative und nachhaltige Pilotprojekte für praktikable Mobilitätslösungen entwickelt werden. Das Projekt sollte Anregungen für kommunale öffentliche Einrichtungen ebenso wie für Wissenszentren, örtliche Unternehmen und die Menschen vor Ort liefern. Die praktische Umsetzung des Projekts wurde im Rahmen eines Pilotvorhabens realisiert. Das Vorhaben wurde zum Projektende evaluiert und die Ergebnisse dokumentiert.

## 2 Pilotprojekt MOPINO

### 2.1 Beschreibung

Im Rahmen des Förderprojekts entwickelte der Landkreis Northeim als Projektträger das Pilotprojekt „MOPINO“. Der Landkreis stellte seiner Bevölkerung zusammen mit seinen Kooperationspartnern zwischen Januar 2021 und Februar 2022 ein E-CarSharing-Angebot im Stadtgebiet Northeim zur Verfügung. Partner waren die Stadt Northeim, die Stadtwerke Northeim GmbH, der Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen und die Georg-August-Universität Göttingen.

MOPINO verfolgte den Ansatz Sharing-Angebote zukünftig auch Bewohner\*innen des ländlich geprägten Raums zur Verfügung zu stellen. Bislang beschränkten sich solche Angebote in der Hauptsache auf größere Städte und das daran angrenzende Umland. Das Projekt MOPINO sah vor, ein E-CarSharing-Angebot in der Stadt Northeim aufzubauen.

Die Elektrofahrzeuge standen an drei Standorten im Stadtgebiet zur Verfügung: an den vorhandenen Ladestationen am Medenheimer Platz und am Rathaus sowie am Bahnhof in Northeim.

Seit Juli 2021 hatten zudem alle Mitarbeitende des Landkreises die Möglichkeit die Elektrofahrzeuge am Medenheimer Platz und am Bahnhof Northeim für dienstliche Zwecke zu nutzen. Die Nutzung der Fahrzeuge hatte zum Ziel, die Akzeptanz des bestehenden Mobilitätsangebots durch die regelmäßigen Dienstfahrten der Mitarbeiter\*innen zu steigern sowie die Auslastung des Systems zu sichern. Die Fahrzeuge konnten jederzeit über das Internet oder über eine App gebucht werden, nachdem man sich einmalig online registrieren lassen und eine Zugangs-Karte erhielt.

Bei den Fahrzeugen handelte es sich um das Model Renault Zoe, welches je nach Nutzung (Fahrstil, Beladung, Außentemperatur, Strecke) über eine Reichweite von etwa 200 bis 300 Kilometer verfügt.

Da die Fahrzeuge einen elektrischen Antrieb besitzen, waren sie besonders umweltfreundlich, was die Emissionen (Luft- und Geräuschemissionen) betrifft. Insgesamt entstand dadurch nicht nur ein zusätzliches Mobilitätsangebot für die Bewohner der Region, sondern in Verbindung mit den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbands (zu Fuß, Fahrrad und Busse bzw. Bahnen) wurde eine wirkliche Alternative zur Benutzung des eigenen Autos geschaffen. Sich multi- bzw. intermodal zu bewegen, wurde damit vereinfacht und gefördert.

### **2.1.1 Organisation**

Der Landkreis Northeim musste den Betrieb eines E-CarSharing-Systems in der Stadt Northeim öffentlich ausschreiben. Bei der Bewertung stellte sich das Angebot der Regio.Mobil Deutschland GmbH (Regio.Mobil) als das mit dem besten Preis-Leistungsverhältnis heraus. Zwischen den beiden Parteien wurde daraufhin ein Vertrag über eine Laufzeit von 14 Monaten geschlossen.

Der Betreiber des E-CarSharing-Systems stellte die Fahrzeuge sowie ein Buchungssystem, übernahm die Abrechnung der Fahrten sowie die Wartung der Fahrzeuge. Im Gegenzug erhielt der Betreiber vom Landkreis Northeim einen monatlichen Defizitausgleich pro Fahrzeug in einer festgeschriebenen Höhe. Der zu zahlende Defizitausgleich verringerte sich um die Einnahmen des Betreibers, die er aus der Vermietung der Fahrzeuge erzielte.

Für die insgesamt drei Fahrzeuge stellte die Stadt Northeim dem Landkreis Northeim die notwendigen Parkflächen unentgeltlich zur Verfügung. Zu diesem Zweck wurde eine schriftliche Vereinbarung zwischen der Stadt und dem Landkreis Northeim geschlossen. Für die Zeit der Nutzung übernahm der Landkreis die Verkehrssicherungspflicht für die Flächen.

Die benötigte Infrastruktur in Form der Ladesäulen sowie der Strom wurden von der Stadtwerke Northeim GmbH gestellt. An zwei der drei E-CarSharing-Stationen waren die Ladesäulen bereits vorhanden. An der Station am Northeimer Bahnhof musste eine Ladesäule neu errichtet werden. Die Kosten dafür teilten sich die Stadt und der Landkreis Northeim. Für die Nutzung der Ladesäulen zahlte der Landkreis den Stadtwerken eine monatliche Nutzungsgebühr. Der für das Laden der E-Fahrzeuge benötigte Strom wurde direkt zwischen den Stadtwerken und dem Betreiber abgerechnet.

### **2.1.2 Änderungen im Projekt**

Im Zuge der Umsetzung des Projekts stellte sich heraus, dass einige der ursprünglich geplanten Bausteine an die aktuellen Rahmenbedingungen angepasst bzw. geändert werden mussten.

So erwies sich beispielsweise ein zu Beginn geplantes E-BikeSharing-System als nicht durchführbar. Eine im Rahmen des Projekts MOVE durchgeführte Befragung unter den Studierenden der Universität Göttingen ergab, dass deren Bereitschaft, für die Nutzung des E-BikeSharings zu zahlen, nicht ausreichte, um das System wirtschaftlich zu betreiben. Aus diesem Grund wurde die Ausschreibung eines konventionellen BikeSharing-Systems vorgenommen. Leider fand sich bei der Ausschreibung kein Betreiber.



Eine weitere Anpassung wurde bei der Errichtung relevanter Ladeinfrastruktur für das angedachte E-CarSharing-System vorgenommen. Anders als im Projektantrag wurde im weiteren Projektverlauf entschieden, die bereits vorhandenen Ladesäulen am Medenheimer Platz und am Rathaus, welche im Besitz der Stadtwerke sind, in der Testphase zu nutzen. Die exklusive Nutzung der Ladesäulen für das E-CarSharing sollte eine höhere Auslastung sichern und den Bekanntheitsgrad bestehender Infrastruktur steigern. Um den Gedanken der Inter- und Multimodalität zu unterstützen, wurde die dritte Ladestation am Bahnhof geplant. Da vor Beginn des Projekts dort noch keine Ladeinfrastruktur vorzufinden war, wurde im Januar 2021 eine neue Ladesäule am Bahnhof installiert.

### **2.1.3 Marketing**

Zu Beginn des Projekts wurde gemeinsam mit den Kooperationspartnern ein Marketingkonzept für das Pilotprojekt MOPINO erstellt. Das Marketingkonzept umfasste die strategische sowie operative Anleitung zur Vermarktung des E-CarSharing-Systems in Northeim. Die Maßnahmen umfassten ein breites Spektrum an Marketinginstrumenten von Werbematerialerstellung bis hin zur Vorstellung des Produktes auf verschiedenen Veranstaltungen.

Anfänglich wurde über das Projekt in Northeim in sämtlichen lokalen und regionalen Print- und Online-Media berichtet. Auch in Social-Media-Kanälen des Landkreises und des Sharing-Anbieters wurde darüber bekannt gegeben.

Für das Pilotprojekt wurde eine Rubrik auf der Homepage des Landkreises eingerichtet, welche die Informationen rund um das Pilotprojekt und die Nutzung des Systems enthielt.

Über das neue Mobilitätsangebot wurde ebenso auf den Webseiten der Kooperations- und des LeadPartners (federführender Partner im Projekt MOVE) berichtet.

Parallel dazu wurde ein Logo für das Pilotprojekt MOPINO entwickelt, welches das Ziel und den Inhalt des Vorhabens wiedergeben sollte.

Der Landkreis Northeim nahm am Innovationspreis 2021 des Landkreises Göttingen teil, um mehr positive Resonanz für das E-CarSharing-Angebot in der gesamten Region zu generieren.

Im Sommer 2021 startete eine Treuepunkte-Aktion, welche unter Einbezug des Northeimer Einzelhandels das neue Mobilitätsangebot noch besser herausstellen sollte. Das Bonuspunktesystem hatte zum Ziel, weitere potentielle Nutzer zu werben.

Im nächsten Schritt wurden Projektflyer/-plakate entwickelt und erstellt. Die Plakate wurden an vielen öffentlichen Plätzen aufgehängt. 5.000 Flyer wurden als Beilage zur Hessische/Niedersächsische Allgemeine (HNA) im Oktober 2021 an die Haushalte, die sich in unmittelbarer Nähe zu den Sharing-Standorten befinden, geliefert.

Das Projekt MOVE wurde von der nationalen Kontaktstelle des INTERREG Nordseeprogramms als „Projekt des Monats“ ausgewählt. Eine Vorstellung des Projekts über eine Infografik wurde über die deutschsprachige INTERREG-Nordsee-Webseite (News-Meldung und Website-Banner) sowie eine Info-Mail der nationalen Kontaktstelle weiterverbreitet.

Im Rahmen einer Evaluation wurden zwei Umfragen durchgeführt. Teilnehmer wurden mit Fahrtguthaben belohnt. Die Verlosung von Guthaben sollte Nutzer nicht nur zur Teilnahme an der Umfrage motivieren, sondern auch zur Nutzung des E-CarSharings animieren.

### **3 Evaluation des Pilotprojekts MOPINO**

Gemäß dem Antrag für das Projekt MOVE basiert die geplante Evaluation des Pilotprojekts ursprünglich auf drei festgelegten Indikatoren. Die Indikatoren sollten den positiven Einfluss und Nutzen des Pilotprojekts auf das umweltfreundliche Mobilitätsverhalten in Northeim darlegen. Die Grundlage für die Evaluation bildet die Auswertung von Ergebnissen einer Nutzerumfrage im Zeitraum von Juli bis Ende Oktober 2021. Die Ergebnisse dieser Evaluation sind im Kapitel 3.1 beschrieben.

Die Erkenntnisse aus dieser Nutzerumfrage zielten jedoch auf die Erreichung der festgelegten Projekt-Indikatoren ab und lieferten leider keine aussagekräftigen Erkenntnisse in Bezug auf Erfolg und Hindernisse des Pilotprojekts. Aus diesem Grund wurde entschieden, eine umfassendere Auswertung von MOPINO durchzuführen.

Vor diesem Hintergrund wurde die bisherige Nutzung im Zeitraum von November 2021 bis Februar 2022 durch ein Beratungsunternehmen evaluiert. Auf Basis von Daten des CarSharing-Anbieters sowie einer Befragung von Registrierten, Nutzer\*innen und Interessierten zwischen Dezember 2021 und Januar 2022 wurden aus den gewonnenen Erkenntnissen Handlungsempfehlungen abgeleitet, wie eine dauerhafte Fortführung des CarSharing-Angebots realisiert werden könnte. Zusammenfassend sind diese Ergebnisse im Kapitel 3.2 vorgestellt.

### 3.1 Indikatoren

Die Grundlage für die Auswertung bildete eine Befragung der Nutzer\*innen des MOPINO E-CarSharing-Systems, welche in der Zeit von Juli bis Ende Oktober 2021 lief. Durch die Indikatoren soll der positive Einfluss und Nutzen des Pilotprojekts auf das umweltfreundliche Mobilitätsverhalten belegt werden.

**Indicator 1** „Reducing the use of cars in local mobility stream (10% reduction of number of single local private car trips of target group individuals).“

(in Deutsch: Indikator 1 "Verringerung der Nutzung des Autos im lokalen Mobilitätsstrom (10%ige Verringerung der Anzahl einzelner lokaler Pkw-Fahrten von Zielgruppenpersonen).")

Auch wenn eine der Zielgruppen des Pilotprojekts Studierende waren, so war das Sharing-System von Beginn an als ein für alle Personen offenes System geplant. Mit dem Wegfall des (E-)BikeSharing-Systems im Rahmen des Pilotprojekts MOPINO verschob sich der Fokus noch weiter weg von speziellen Zielgruppen hin zur gesamten Bevölkerung.

Das Sharing-System wurde in der Hauptsache von Personen genutzt, die in der näheren Umgebung der Ausleihstationen wohnen. Vereinzelt gab es aber auch Nutzer\*innen, die in mittlerer bis weiterer Entfernung zu den E-CarSharing-Standorten leben.

Die Daten einer ersten Nutzerbefragung, die von 7 Personen ausgefüllt wurden, zeigen, dass ihre private Autonutzung durch MOPINO gesunken ist.

Von den Teilnehmenden gaben 3 einen Rückgang um 100 Prozent und 3 weitere zwischen 50 bis 70 Prozent an. Es ist zwar nicht möglich zu sagen, dass die Anzahl der Einzelfahrten der Zielgruppen um 10 % gesunken ist, aber es hat sich gezeigt, dass Personen, die das E-CarSharing benutzen, ihre privaten Pkw-Fahrten mit dem eigenen Auto reduzieren, und dies in einem beträchtlichen Maß.

**Indicator 2.** „Increase in the usage of sustainable mobility solutions (20% increase in Number of passengers).“

(in Deutsch: Indikator 2 "Steigerung der Nutzung nachhaltiger Mobilitätslösungen (20%ige Steigerung der Fahrgastzahlen).")

Das Pilotprojekt MOPINO mit dem E-CarSharing-System war das erste CarSharing-System, das in der Stadt Northeim existierte. Aus diesem Grund ist für die nachhaltige Mobilitätsform

E-CarSharing in der Stadt Northeim vor dem Beginn des Pilotprojekts von einem Ausgangswert 0 auszugehen.

Die Anzahl der aktiven Nutzer\*innen stieg von 0 zu Beginn des Pilotprojekts auf 6 im Juni. Betrachtet man allein den absoluten Wert, dann bewegt sich der Zuwachs in einem überschaubaren Bereich, berücksichtigt man jedoch den hohen Motorisierungsgrad im ländlichen Raum und die pandemische Lage, ist es ein relativ guter Wert. Außerdem wird im Allgemeinen davon ausgegangen, dass es mindestens 3 Jahre benötigt, bis ein neues Mobilitätsangebot wie CarSharing von der Bevölkerung angenommen wird.

Neben der positiven Entwicklung bei den Nutzern\*innen zeigt auch die Entwicklung der Buchungen eine klar steigende Tendenz. Dies zeigt auch der gleitende Durchschnitt.

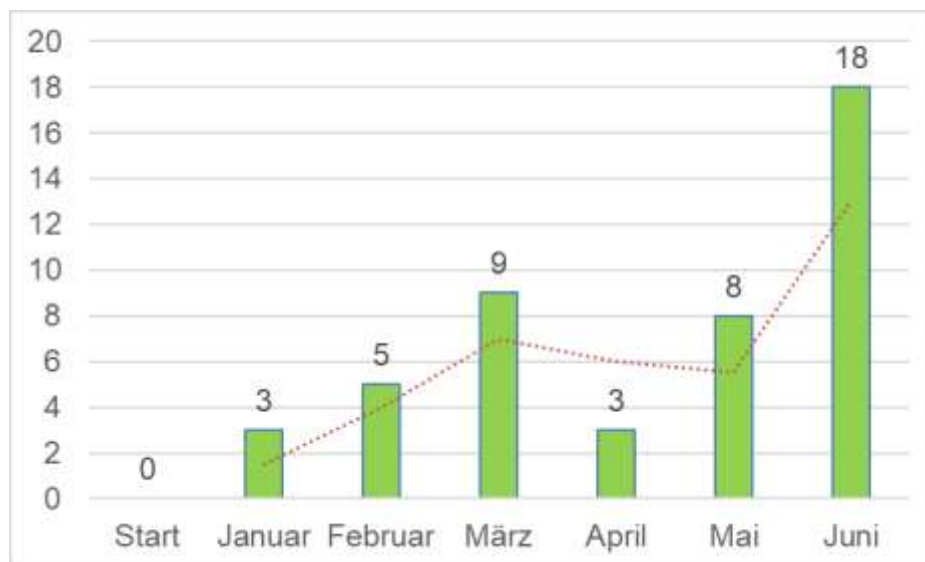


Abb. 2: Entwicklung Anzahl der Buchungen mit gleitendem Durchschnitt.

Ausgehend von der Basis 0 ergibt sich damit eine Steigerung der Fahrgastzahlen im Bereich des E-CarSharing-Systems MOPINO von weit über 20%.

**Indicator 3.** „Increase social integration through mobility. (20% increase of the yearly travel in km using sustainable mobility solutions)“.

Indikator 3. "Verbesserung der sozialen Integration durch Mobilität. (20%ige Steigerung der jährlich zurückgelegten Kilometer durch nachhaltige Mobilitätslösungen)".

Zu diesem Indikator können zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen getroffen werden.

## 3.2 Auswertungsergebnisse des Pilotprojekts MOPINO

### Auswertung der Nutzungs- und Nutzer\*innendaten

Für die Analyse der Nutzungs- und Nutzer\*innendaten wurden unmittelbar mit Beauftragung zur Durchführung der Evaluation Daten des CarSharing-Anbieters angefragt. Einerseits handelte es sich hierbei um anonymisierte Daten der Nutzer\*innen und des CarSharing-Angebots in Northeim und andererseits um die Fahr- bzw. Buchungsdaten der drei E-CarSharing-Fahrzeuge. Für alle nachfolgend vorgestellten Analysen wurden Daten herangezogen, die im Zeitraum zwischen 27.01.2021, der ersten Nutzung des Angebots und dem 24.11.2021, dem Zeitpunkt des Datenextrakts zu Zwecken der Evaluation, erhoben wurden.

Folgende Erkenntnisse sind zu den **CarSharing-Nutzer\*innen** besonders hervorzuheben:

- Der Standort „Medenheimer Platz“ ist mit Abstand der am häufigsten genutzte Standort. Wie u.a. auch die Nutzerbefragung ergibt, ist dies allgemein auf die gute räumliche, zentrale Lage, aber auch die Tatsache zurückzuführen, dass das Kreishaus Northeim unmittelbar am Medenheimer Platz liegt und dienstliche Fahrten der Beschäftigten der Kreisverwaltung an diesem Standort einen Großteil der Fahrten ausmachen.
- Die Gegenüberstellung der Nutzer\*innen-Wohnorte in der Stadt bzw. im Kreis Northeim zeigt einen bedeutenden Unterschied auf. Bezüglich der Anzahl registrierter Personen gibt es keine signifikanten Unterschiede, doch ist der Anteil an Nutzer\*innen von den registrierten Personen in Northeim mit 1:2,6 mehr als doppelt so hoch wie im Kreisgebiet (1:6).
- Neun von 17 aktiven Nutzer\*innen haben jeweils eine Buchung mit einer durchschnittlich gefahrenen Strecke von 94 km durchgeführt, die weiteren aktiven Nutzer\*innen weisen zwischen 2 und 53 Buchungen auf.
- Die dienstliche Nutzung der CarSharing-Fahrzeuge durch die Kreisverwaltung erfolgte über zwei zur Verfügung gestellte Poolkarten. Über die „Poolkarte Bahnhof“ wurden zwei Buchungen angelegt und insgesamt 123 km zurückgelegt. Die „Poolkarte Medenheimer Platz“ weist 26 Buchungen auf, es wurden 1.325 km zurückgelegt.
- Hervorzuheben ist, dass die ältere und die jüngere Altersklasse nahezu zu gleichen Anteilen vom CarSharing-Angebot Gebrauch gemacht hat. Ursprünglich wurde bei der Konzeptionierung des Pilotvorhabens die jüngere Zielgruppe stark in den Fokus gerückt.

Dass nun sogar mehr Nutzer\*innen der älteren Altersgruppe angehören als der jüngsten, überraschte die Verantwortlichen des Projekts.

- Die gerade aufgezeigte Diskrepanz der Registrierten bzw. Nutzer\*innen in der jungen Altersklasse zu denen der älteren Altersklasse verdeutlicht sich beim Blick auf die Anzahl der Buchungen nochmals. Hier ist die Relevanz der jüngsten Altersklasse noch geringer, 92% der Buchungen (wobei dabei die Buchungen mit den Poolkarten nicht berücksichtigt wurden) wurden von Nutzer\*innen der mittleren bzw. älteren Altersklasse getätigt.
- Insgesamt wurden die Fahrzeuge im Auswertzeitraum deutlich zu wenig genutzt. Hochgerechnet auf ein Jahr legte jedes Fahrzeug ca. 1.600 km zurück.
- Ein großer Teil der Registrierten hat die Fahrzeuge gar nicht oder nur ein Mal genutzt. Die einmaligen Fahrten wiesen eine überdurchschnittlich große Fahrleistung auf.
- Bislang nimmt das Angebot nur ein Nutzer sehr intensiv in Anspruch, alle anderen Mehrfachnutzer\*innen haben es nur gelegentlich genutzt.
- Die dienstliche Nutzung durch die Kreisverwaltung startete erst im Juli 2022, dabei wurden Poolkarten verwendet, die zum einen weniger Komfort bieten als persönliche Nutzerzugänge und zum anderen keine Privatbuchungen ermöglichen.
- Die junge Altersklasse bis 29 Jahren spielt entgegen der ursprünglichen Erwartung keine entscheidende Rolle.

### **Auswertung der Fahrzeugnutzung**

- Die Fahrzeuge sind bislang nur gering ausgelastet, seit Beginn der dienstlichen Nutzung durch die Kreisverwaltung ist zumindest ein Fahrzeug regelmäßiger genutzt.
- Die private Nutzung der CarSharing-Fahrzeuge in Northeim entspricht im Durchschnitt den üblichen Nutzungszwecken und -parametern klassischer CarSharing-Fahrten. Diese dienen oftmals der Erledigung von Alltagsfahrten über kürzere Strecken und meist für nur wenige Stunden.
- Die zurückgelegten Distanzen der Dienstfahrten sind in Anbetracht der Größe des Kreisgebiets sehr kurz.
- Seit Beginn der dienstlichen Nutzung durch die Kreisverwaltung hat die Auslastung am Medenheimer Platz deutlich zugenommen.

- Die Auswertungen zeigen hohes Synergiepotenzial von dienstlicher und privater Nutzung, Privatnutzungen fanden meist in den Nachmittags-/Abendstunden und am Wochenende statt, wohingegen der dienstliche Fahrbedarf gem. den Erfahrungen aus vielen Stadt- und Kreisverwaltungen vormittags immer am höchsten ist.

### **Auswertung der Befragung**

- Die Berichterstattung in der Lokalpresse erbrachte die höchste Resonanz und sollte deshalb mit höchster Priorität fortgeführt werden.
- Die jüngere Generation bis 30 Jahre wurde kaum erreicht, deshalb sollten gerade auch deren zielgruppenspezifische Marketing-Kanäle gewählt werden.
- Ein Großteil der Befragten nutzte das Angebot noch nicht bzw. hatte erst durch die Befragung davon erfahren. Dies ist auf zu geringe Marketingaktivitäten sowie auf die kurze Projektlaufzeit zurückzuführen. Viele derer, die das Angebot bis dahin noch nicht kannten, hatten Interesse geäußert.
- Es gibt eine sehr positive Resonanz zum Thema Elektromobilität. Dennoch sollte das Angebot um andere Fahrzeugklassen erweitert werden (Kastenwagen, 9-Sitzer, dann wohl als Verbrenner).
- Sowohl die Befragung als auch die Wohnortdaten der Registrierten weisen darauf hin, dass auch in den anderen Kommunen des Landkreises Interesse an einem CarSharing-Angebot besteht.

## 4 Handlungsempfehlungen

Auf Grundlage der Nutzer- und Nutzungsdaten sowie der Befragungsergebnisse werden die nachfolgenden Handlungsempfehlungen beschrieben:

### 4.1 Kommunikation

- Kommunikationskanäle

Wie die Befragung der Nutzer\*innen und Interessierten gezeigt hat, wurden diese über unterschiedliche Kanäle erreicht. Die größte Zahl über die Lokalpresse, direkt gefolgt von Social Media. Es wird empfohlen, die Marketing-Aktivitäten auf allen Kanälen zu forcieren. Um insbesondere auch die jüngeren Menschen stärker zu erreichen, sollten neben den lokalen Tageszeitungen Online-Medien (Social Media, Online-Zeitungen, Homepages von Stadt und Kreis) verstärkt genutzt werden.

- Treuepunkte-Aktion

Die Treuepunkte-Aktion sollte ein zweites Mal durchgeführt werden, diesmal stärker kommuniziert und beworben. Nicht nur über Plakate in den Geschäften, sondern auch über verschiedene Kommunikationskanäle, ggf. über eine Aktions-Homepage.

- Anschluss an den EinHarz-CarSharing-Verbund „Harz und Harzvorland“

Eine sehr gute Möglichkeit wäre, dass das Projekt über den EinHarz-CarSharing-Verbund „Harz und Harzvorland“ weiterbetrieben werden könnte, welcher voraussichtlich im April 2022 mit den ersten Pilotangeboten in einzelnen Städten sowie flächendeckend in allen 11 teilnehmenden Kommunen des westlichen Harzes bzw. Harzvorland (z.B. auch die Stadt Einbeck) startet.

In den teilnehmenden Kommunen sind es in aller Regel die Stadtwerke, die sich dem Verbund mit dem lokalen CarSharing-Angebot angeschlossen haben. Sie stellen die Fahrzeuge und tragen deren Kosten einschließlich der Sharing-Technologie und Dienstleistung, und erhalten im Gegenzug die Einnahmen. Die Mitwirkung im EinHarz-CarSharing-Verbund bietet somit zahlreiche Vorteile: Keine eigene Ausschreibung erforderlich, weil dies bereits durch die EinHarz GmbH für alle Projektpartner gemeinsam erfolgt ist, Teilhabe an den Marketing-Aktivitäten mit deutlich geringerem Aufwand für jede einzelne Kommune, bessere Sichtbarkeit und damit höhere Auslastung durch regionale Vermarktung und gemeinsamen Nutzerkreis aus allen Städten der EinHarz-Region.



- Cross-Selling-Aktion der Stadtwerke und des Verkehrsverbunds

Die Stadtwerke könnten das CarSharing-Angebot für die Gestaltung eigener Cross-Selling-Aktionen nutzen. Beispielsweise könnten Neukunden oder langjährig treue Kunden einen Fahrgutschein erhalten, ebenso solche, die in einen von den Stadtwerken favorisierten Tarif wechseln. Auch der Verkehrsverbund Südniedersachsen könnte das Sharing-Angebot zur Bewerbung von Abotickets mit Blick auf mögliche Rabattaktionen nutzen.

- Einbindung in eine multi- und intermodale Reiseauskunftsplattform

Eine multi- und intermodale Reiseauskunftsplattform, die überall dort auftaucht, wo Menschen auf Homepages nach Anreiseinformationen suchen, bringt das CarSharing-Angebot auch an solche Menschen heran, die gar nicht danach suchen.

## **4.2 Veranstaltungen**

Aktionstage, die von Anbietern der verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbunds (ÖPNV, Fahrrad, CarSharing) gemeinsam durchgeführt werden, eignen sich dazu, die Aufmerksamkeit auf die Summe der Alternativen zum eigenen Pkw zu lenken. Denkbar sind beispielsweise die Open-Air-Autoshow NOM MOT, das jährlich stattfindende Stadtradeln, die Europäische Mobilitätswoche oder auch monatliche Online-Veranstaltungen zur Neukundeninformation durch den Sharing-Anbieter. Zudem könnten Informationsveranstaltungen für Unternehmen angeboten werden.

## **4.3 Gewinnung von Ankerkunden**

Im ländlichen Raum ist der Aufbau eines CarSharing-Angebots in den ersten 3-4 Jahren nur möglich, wenn Ankerkunden über ihre dienstliche/geschäftliche Nutzung einen verbindlich zugesagten Mindestumsatz auf die Fahrzeugflotte bringen.

Die wichtigsten Ankerkunden sind Kreis- und Stadtverwaltungen, weil deren Fahrbedarf sich zum einen sehr komplementär zur privaten Nachfrage gestaltet und zum anderen weil dort eine Vielzahl von Beschäftigten immer mal wieder einen Mobilitätsbedarf haben und insofern viele Menschen mit dem Sharing in Kontakt kommen. Außerdem spielt die Vorbildfunktion der Stadt- und Kreisverwaltung eine wichtige Rolle. Aber auch Unternehmen, die nicht ausschließlich auf personenbezogene Dienstwagen (oftmals mit privater Nutzung) setzen wie beispielsweise viele Pflegedienste oder Firmen mit Fahrzeugpools, können sich je nach konkreter Situation als Ankerkunden eignen.

Ankerkunden sagen also eine Mindestnutzung der CarSharing-Fahrzeuge zu, und wenn die Mindestnutzung nicht erreicht wird, bezahlen sie trotzdem für die nicht in Anspruch genommene, aber bereitgestellte Leistung.

Um das Angebot attraktiv zu machen, sollten Mitarbeiter\*innen und Nutzer\*innen

- eine Einweisung zu Beginn bekommen,
- mit eigenem Zugang zum CarSharing Buchungssystem erhalten und
- eine dienstliche Nutzung von Pkw-Alternativen zum CarSharing nur eingeschränkt zur Verfügung stehen.

#### **4.4 Ausbau und Weiterentwicklung des Sharing-Angebots**

- Pragmatische Vorgehensweise hinsichtlich der Antriebsarten

Beim Ausbau des Sharing-Angebots sollte pragmatisch vorgegangen werden. In den ersten drei bis vier Jahren kommt es vor allem darauf an, die Anzahl an Fahrzeugen und Nutzer\*innen zu steigern und einen wirtschaftlichen Betrieb zu erreichen. Limitierende Zielsetzungen wie beispielsweise ausschließlich Elektrofahrzeuge einzusetzen, erschweren die Aufbaujahre zusätzlich, zum einen weil sie in der Anschaffung immer noch teurer sind, zum anderen, weil es die Einrichtung, den Wechsel und den Betrieb von Stationen komplizierter und teurer macht. Das in einer Phase, in der noch keine Volllast erreicht und somit Verluste zu verkraften sind. Auch wäre dabei die Einbindung von Bestandsfahrzeugen, die keine zusätzlichen Fahrzeugkosten verursachen, weil sie „eh schon da“ sind, kaum möglich, weil es dabei in aller Regel um Verbrennerfahrzeuge handelt.

Eine Mischung von Elektro- und Verbrennerfahrzeugen ist wichtig, um die verschiedenen Personengruppen anzusprechen und die Richtung der Entwicklung aufzuzeigen, eine Festlegung auf ausschließlich E-Antrieb ist teuer und kompliziert.

Damit das Sharing-Angebot nicht nur als eine Option für Nahmobilität, sondern als ganzheitliche Lösung wahrgenommen wird, ist es sogar hilfreich, wenn es in der aktuellen Phase auch Verbrenner-Pkw umfasst. Insbesondere ein Kleinbus mit neun Sitzplätzen, der das CarSharing auch für Gruppen attraktiv macht, ist aktuell nur sehr teuer mit E-Antrieb realisierbar.

- Integration betrieblicher Pkw

Wie bereits im Kapitel „Gewinnung von Ankerkunden“ beschrieben, könnten Fahrzeuge von Behörden und Unternehmen oder Vereinen integriert werden. Auch dabei fallen zwar die zuvor genannten Mehrkosten an, aber durch die Prozessunterstützung über das Buchungsportal und die personenungebundene Übergabe/Rücknahme profitieren die Organisationen auch mit geldwerten Erleichterungen. Außerdem stellt das Sharing-Angebot direkt am Arbeitsplatz einen Beitrag zu einer gesteigerten Arbeitgeberattraktivität dar.

- Pulsierendes CarSharing

Sofern Behörden oder Betriebe in größerem Umfang auf CarSharing setzen, werden in deren unmittelbarem Umfeld möglicherweise Stationen und Fahrzeuge in einer Anzahl benötigt, die die Nachfrage nach der Arbeit deutlich übersteigen. In diesen Fällen lohnt sich der Ansatz des pulsierenden (Fahrgemeinschafts-)CarSharings. Dabei nutzen einzelne Mitarbeiter\*innen oder kleine Gruppen einen Teil der Fahrzeuge für die täglichen Arbeitswege. Tagsüber werden die Fahrzeuge am Betriebsstandort vorwiegend dienstlich genutzt, dann folgt die Fahrt nach Hause in den Außenstadtteil oder eine andere Stadt im Kreisgebiet, wo die Fahrzeuge in die dortige Sharing-Station gestellt und von den dortigen Bürger\*innen genutzt werden. Am nächsten Morgen wird damit wieder zur Arbeit gefahren. Die täglichen Pendelfahrten sind langfristig im Voraus angelegt, nur dazwischen können sie an den beiden Orten von anderen gebucht werden.

Wenn die Fahrzeuge an Orten stehen, wo ganztägige Nachfrage betrieblich und privat besteht, ist ein pulsierendes CarSharing dergestalt möglich, dass zwei Fahrzeuge gegenläufig zwischen zwei Städten hin- und her pulsieren, also eines von A nach B und ein anderes von B nach A. So ist bis auf die Pendelphase an beiden Orten immer ein Fahrzeug buchbar. Solche Konstrukte machen Sinn in Kombination mit weiteren Fahrzeugen an derselben Station, die nicht im Pendelbetrieb eingesetzt sind, damit immer auch welche ganztägig für längere Fahrten verfügbar sind.

## **4.5 Tarifgestaltung und Rabattaktion**

- Tarifgestaltung

Die Tarifgestaltung sollte so weiterentwickelt werden, dass sie sowohl für Gelegenheitsnutzer\*innen als auch für Vielnutzer\*innen attraktiv und leicht verständlich ist. Dafür empfiehlt sich die Einrichtung eines Basistarifs sowie eines Tarifs mit monatlicher Grundgebühr und dafür geringeren Nutzungsentgelten. Ggf. macht auch ein Tarif für solche

Nutzer\*innen Sinn, die Wert auf eine besonders komfortable Nutzung legen, wozu beispielsweise längere Vorlaufzeiten für die Anlage von Buchungen oder bessere Stornobedingungen zählen.

- Rabattaktionen

Rabattaktionen sind geeignet, neue Kunden zu gewinnen. Das können beispielsweise sein:

- Startguthaben, beispielsweise 20 € für jeden Neukunden
- Kunde-wirbt-Kunde-Aktion, so dass die aktiven CarSharing-Nutzer\*innen zu Botschafter\*innen für das Angebot werden. Der aktive Kunde bekommt einen Rabatt für jede(n) neue(n) Nutzer\*in
- Monatliches Guthaben für alle Nutzer\*innen, ggf. begrenzt auf X Monate. Menschen verzichten sehr ungern auf etwas, was ihnen zusteht. Somit wirkt ein monatliches Fahrtguthaben motivierend auf die Nutzungsbereitschaft. Oftmals werden solche Menschen dann aber auch über das Guthaben hinaus nutzen.

## 5 Lessons Learned aus dem Projekt MOVE

Die Etablierung von Car- und -BikeSharing-Angeboten ist für Kommunen in ländlichen Gebieten mit wesentlichen Herausforderungen verbunden. Der Landkreis Northeim stellte sich den Herausforderungen und nahm an dem europäischen Projekt teil. In der Zeit von September 2018 bis Ende Februar 2022 hat der Landkreis Northeim am EU-Projekt MOVE gearbeitet mit dem Ziel, ein stationsbasiertes E-CarSharing-System in begrenzter Zeit zu erproben, um Erkenntnisse für künftige Mobilitätsprojekte daraus zu ziehen.

Die Kooperationspartner, die Stadt und Stadtwerke Northeim, ZVSN und Uni Göttingen als Partner im Projekt MOVE/MOPINO waren grundsätzlich zufrieden mit dem Projektverlauf. Der ZVSN nahm das Projekt als wichtigen Lernprozess wahr und sieht die intensive Zusammenarbeit mit dem Landkreis Northeim als positiven Nebeneffekt an. Die Universität Göttingen konnte über das Projekt MOVE nicht nur ihrer Forschungsrolle gerecht werden, sondern an der Umsetzung teilhaben, was durchaus neue Einblicke förderte.

Die Stadtwerke sahen sich als Unterstützer des Landkreises im Projekt und sind an dem Thema auch künftig interessiert. Die Stadt Northeim sieht das Projekt als Chance, künftige Projekte mit den gesammelten Erfahrungen einfacher auf den Weg bringen zu können und steht weiteren Projekten offen gegenüber.

Grundsätzlich plädieren alle Partner bei einem nächsten oder sich anschließenden Projekt von Anfang an auf Ankerkunden zu setzen. Gespräche mit dem CarSharing-Anbieter und der Erfahrungsaustausch auf dem vom Landkreis veranstalteten Symposium „CarSharing im ländlichen Raum“ im Januar 2022 machten deutlich, wie wichtig dieser Aspekt für die Wirtschaftlichkeit eines solchen Systems ist.

## 5.1 Erfolge

Auf dem Weg zum Projektziel wurde eine Menge Expertise und Erfahrung sowohl im Management von INTERREG-Projekten als auch in der Umsetzung von (E-)Bike- und CarSharing-Angeboten gesammelt.

Das im Rahmen des Projekts MOVE angedachte stationsbasierte E-CarSharing-Angebot wurde in der Kreisstadt Northeim aufgebaut. Die Fördermittel aus dem Projekt haben die Errichtung einer neuen Ladesäule am Bahnhof Northeim erleichtert. Durch die Einführung der dienstlichen Nutzung der E-Fahrzeuge von Mitarbeitenden der Kreisverwaltung wurde zum einen die Möglichkeit geschaffen, die „geteilte“ Fahrzeugnutzung für Dienstzwecke – außerhalb des Fuhrparks - zu erproben und die Erkenntnisse zu analysieren. Zum anderen wurde dadurch die Auslastung des Sharing-Systems gesichert und die Akzeptanz des Mobilitätsangebots im Kreisgebiet durch die regelmäßige Nutzung von E-Fahrzeugen durch das Personal der Kreisverwaltung gesteigert.

Das Pilotprojekt hat einen Diskussionsprozess unter den Kooperationspartnern angestoßen, ob und unter welchen Rahmenbedingungen (E-)CarSharing in Northeim und darüber hinaus nach Ende des Projektzeitraums möglich ist. Einzelne Bürger und Mitarbeiter des Landkreises tun ihr Interesse kund, das CarSharing-System auch weiterhin nutzen zu wollen. Ebenso gibt es erste Presseanfragen zum Projektende und einem möglichen Weiterbetrieb.

## 5.2 Herausforderungen

Die Umsetzung von CarSharing-Systemen stellt die Kommunen vor eine Reihe von Problemen, für die es noch aktuell sehr wenige Praxislösungen gibt. Dies sind beispielsweise Unklarheiten darüber, wie eine Vergabe rechtssicher vorzunehmen ist, welche Aspekte bei der Ausschreibung eines Bike- und CarSharing-Anbieters zu berücksichtigen sind, wie die Ladestandorte errichtet werden müssen, was bei der Ausschilderung dieser zu beachten ist, wie die Rollen- und Zuständigkeitsbereiche innerhalb einer Kommune ausgeteilt werden sollen sowie welche Marketingmaßnahmen für die Vermarktung von Sharing-Angeboten

effektiv sind etc. Auf dem Weg zum Ziel sind die Verantwortlichen der Kreisverwaltung zwangsläufig auf einige Herausforderungen gestoßen:

### **1. Keine Erfahrung in der Etablierung von (E-)Bike- und CarSharing-Angeboten**

Da zu Beginn des Projekts noch keine (E-)Bike- und CarSharing-Systeme im Kreisgebiet umgesetzt wurden, gab es dementsprechend keine Expertise in der Organisation und Verwaltung solcher Angebote. So erwies sich bspw. das Ausschreibungsverfahren von E- und BikeSharing-Anbietern als ein komplexes Vorgehen. Eine solche Ausschreibung wurde in der Kreisverwaltung zum ersten Mal durchgeführt. Die Findung und Festlegung eines einheitlichen Vergabeprozesses, welcher im Einklang mit rechtlichen Normen für die öffentliche Verwaltung steht, nahm einige Zeit und Wissen in Anspruch. Aus diesem Grund wurde der Beginn des Pilotprojekts etwas nach hinten gerückt. Die Einrichtung von Sharing-Ladestandorten im Stadtgebiet Northeim sowie Festlegung rechtlicher Grundlagen für die Ausweisung städtischer Parkplätze sowie Nutzung bestehender Ladesäulen bedarf es ebenso eine gewisse Expertise und Absprachen, da solche Projekte zum ersten Mal in Northeim organisiert wurden.

→ **Empfehlung:** *Einbeziehung von Beratungsunternehmen mit Expertise in den jeweiligen Bereichen, Suchen starker Partner, Austausch mit Erfahrenen, Schulungen für das verantwortliche Projektpersonal.*

### **2. Fehlkalkulationen in der Projektplanung**

Aufgrund der Tatsache, dass die Verwaltung von INTERREG-Projekten Neuland für den Landkreis war, konnte der damit verbundene administrative Aufwand bei der Planung der für das Projekt relevanten Ressourcen nicht eingeschätzt und berücksichtigt werden. Zusätzlich zur Umsetzung und Evaluation des Pilotprojekts MOPINO sollten andere obligatorische Projektaufgaben im Rahmen des Projekts MOVE wahrgenommen werden. Die Organisation und Durchführung sämtlicher mehrtägigen Dienstreisen und Projektveranstaltungen, die Verbreitung von Projektergebnissen durch verschiedene Kommunikationskanäle, das obligatorische Berichtswesen, welches eine halbjährliche Erstellung von Finanz- und Aktivitäten-Berichten und die damit verbundenen Wirtschaftsprüferkontrollen umfasst sowie regelmäßige Kommunikation sowohl innerhalb des Projektkonsortiums als auch mit regionalen Kooperationspartnern. All diese Aufgaben erforderten eine gesonderte Erledigung in einem festgelegten Zeitrahmen.

→ **Empfehlung:** *realistischere Zeit-, Projekt-, und Ressourcenplanung, Verantwortlichkeiten innerhalb der Verwaltung vorab abstimmen und festlegen.*

### 3. Fehlendes Wissen

Bei der Planung des Pilotprojekts hat sich herausgestellt, dass die Etablierung eines E-Bike-Sharing-Angebots, welches auf die in Northeim wohnenden Studierenden aus Göttingen abzielte, wirtschaftlich nicht tragbar wäre. Auch die geplante Installation neuer Ladeinfrastruktur, zusätzlich zu den im Northeimer Stadtgebiet bereits existierenden Ladesäulen, erwies sich als unnötig.

→ **Empfehlung:** *im Vorfeld bessere Vernetzung und Kontaktaufnahme mit den potenziellen Partnern und Akteuren.*

### 4. Ungeplante Einflussfaktoren

Selbst wenn die Planung eines Projekts detailliert durchdacht ist, können einige unvorhersehbare Faktoren die Umsetzungsprozesse beeinflussen. So hat die aktuelle Pandemie auch das CarSharing vor massive wirtschaftliche Herausforderungen gestellt. Die Folgen der Reise- und Kontaktbeschränkungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie und der allgemeinen Einschränkungen der Mobilität waren auch bei der Umsetzung des Pilotprojekts spürbar. Aufgrund der pandemischen Lage wurden keine Veranstaltungen wie bspw. Stadtfeste oder Märkte organisiert, bei denen die Vorstellung des E-CarSharing-Angebots möglich gewesen wäre. Etliche Vor-Ort-Schulungen waren zu Beginn des Projekts aus dem aktuellen Anlass abgesagt. Darüber hinaus, war die Nutzung des E-CarSharing-Systems in der Zeit wesentlich niedriger. Erst mit der Lockerung der Corona-Beschränkungen und mit der Einführung der Dienstnutzung der E-Fahrzeuge durch die Kreisverwaltung stieg die Zahl der Fahrten.

→ **Empfehlung:** *Alternativen finden: während Corona für Werbezwecke verstärkt auf digitale Medien setzen, Trends nutzen: hohe Spritpreise erhöhen die Motivation für Elektroautos / Nutzung von Sharing-Autos.*

### 5. Buchungssystem für Mitarbeiter im Landkreis

Mitarbeiter der Kreisverwaltung erhielten Zugang zum CarSharing Buchungssystem über so genannte Poolkarten, die man sich am Empfang abholen musste, um das CarSharing-Auto für eine Dienstreise zu entsperren. Diese Poolkarten machen die Nutzung unattraktiv, weil sie

zum einen weniger Komfort bieten als persönliche Nutzerzugänge und zum anderen keine Privatbuchungen ermöglichen. Zudem konnten Mitarbeiter\*innen im Buchungsportal der Poolkarte, die der Landkreis nutzte, theoretisch Änderungen an Buchungen von Kollegen vornehmen.

→ **Empfehlung:** *persönliche Nutzerzugänge für Mitarbeiter\*innen schaffen bzw. Mitarbeiter\*innen dazu bewegen, sich privat im CarSharing-System zu registrieren.*

## 6. Ankerkunden

Für die Auslastung des Systems wären im Erprobungszeitraum Ankerkunden wichtig gewesen. Nach interner Abstimmung gelang es dem Landkreis Northeim die Fahrzeuge für eine dienstliche Nutzung freizugeben. Nichtsdestotrotz wären weitere Ankerkunden notwendig gewesen.

→ **Empfehlung:** *Wege finden, um eine Wirtschaftlichkeit herzustellen: im Vorfeld Vorstellung und Akquise des Projekts bei Unternehmen, Einzelhandel, Gewerbe, Pflegedienste etc.*

## 7. Kurze Laufzeit

Die Laufzeit des Pilotprojekts MOPINO war zu kurz. Diese Testphase war grundsätzlich dafür geplant, gewisse Erkenntnisse aus der Umsetzung von (E-)Bike- und CarSharing-Angeboten zu gewinnen, welche dann bei der Etablierung solcher Systeme eine Wissensgrundlage bieten. Normalerweise schlagen Experten einen Zeitraum von mindestens 3 Jahren vor. So lange braucht ein (E-)CarSharing, um sich zu etablieren.

→ **Empfehlung:** *Pilotprojekte von Anfang an mit einer Laufzeit von mehreren Jahren planen.*

## 6 Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass eine gelungene Umsetzung eines CarSharing-Services eine gute Zusammenarbeit mit allen Beteiligten, eine durchdachte Planung und Organisation der Arbeitsabläufe, Ressourcen und Zeit benötigt. Die Umsetzung von CarSharing-Angeboten ist nur in Kooperation möglich. Gerade in ländlichen Gebieten, wo der Motorisierungsgrad privater Haushalte sehr hoch ist, sollte die herausfordernde Aufgabe von kommunalen und wirtschaftlichen Akteuren gewollt und unterstützt werden. Dabei



spielen finanzielle und personelle Ressourcen eine wichtige Rolle. Insbesondere in der Anfangsphase der Umsetzung eines CarSharing-Systems (vor allem mit Elektrofahrzeugen) ist der Prozess mit hohen Kosten und einer Laufzeit von mindestens 36 Monate verbunden. In der Regel sollen die Sharing-Anbieter bei der Etablierung von Sharing-Angeboten finanziell unterstützt werden. Diese Beteiligung ist in diversen Formen und unter verschiedenen Rahmenbedingungen sowohl von kommunalen als auch von wirtschaftlichen Akteuren denkbar. Solche Möglichkeiten sind im Kapitel 4 des Berichtes ausführlich dargestellt.

CarSharing ist in Northeim kein Selbstläufer. Das war allen Beteiligten von Anfang an bewusst. Entscheidend ist aus Sicht der Partner und der Kreisverwaltung, eine Wirtschaftlichkeit für den Betrieb eines solchen Systems herzustellen. Über mehrere Ankerkunden würde das CarSharing eine gewisse Auslastung erfahren und nebenbei mit den „fahrenden Autos“ die Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Anpassungen wie eine andere Verteilung der Elektrofahrzeuge im Stadtgebiet, eine mögliche Reduzierung der Autos, ein Mix aus Verbrenner- und Elektroautos an den Standorten sowie verstärkte Werbung könnten ebenfalls Früchte tragen.

Bei der quantitativen Beurteilung des Piloten wurde festgestellt, dass das Pilotprojekt in Northeim nicht viel verändert hat. Es fahren beispielsweise nicht weniger Autos auf den Straßen. Die Umsetzung von MOPINO hat jedoch ermöglicht, ein besseres Verständnis von CarSharing zu erhalten. Außerdem kann aus den Erfahrungen des Pilotprojekts Gelerntes positiv genutzt und in künftige Vorhaben eingebracht werden. So ist beispielsweise die dienstliche Nutzung der CarSharing-Fahrzeuge nun kein Neuland mehr für viele Mitarbeitende der Kreisverwaltung. Diese Erfahrungen bieten eine Diskussionsgrundlage, in wie fern die dienstliche Nutzung privater Fahrzeuge reduziert werden könnte, um diese Fahrten auf das CarSharing-Auto zu verlagern.

Die Bewohner Northeims und darüber hinaus zeigten zunächst wenig Interesse an Mobilitätsalternativen. Die meisten alternativen Mobilitätslösungen sind mit Schwellen verbunden, die eine große Zahl von Menschen davon abhalten, sie auszuprobieren: Man muss wissen, wie ein Elektroauto funktioniert oder wie man eine Smartphone-App nutzt usw. Außerdem handelte es sich um ein Pilotprojekt. Die Menschen hatten nicht die Zeit, ihre Fahrgewohnheiten grundlegend zu ändern. Doch trotz des begrenzten Einflusses könnte das Projekt Potenziale für künftige Mobilitätsveränderungen bieten. Es ist daher wichtig, weiter nach Lösungen zu suchen.

Das bestehende E-CarSharing-Angebot und die in der Pilotphase aufgebaute Kooperation mit kommunalen und wirtschaftlichen Akteuren sowie die aus dem Projekt gewonnenen Erfahrungen bieten eine sehr gute Grundlage und geben Hilfestellung für die potentielle Fortsetzung eines Angebots nach dem Projektablauf.