

1. Titel des Vorhabens:

Dörfliches Carsharing im Wendland

2. Beschreibung der adressierten Nachbarschaft und der beteiligten Akteure

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg, in dem die beantragende Samtgemeinde Lüchow (Wendland) liegt, gehört laut Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung zu den Regionen in Niedersachsen, die unter den Aspekten der Daseinsvorsorge und Stärkung der Wirtschaftskraft als besonders betroffen eingestuft wurden. Das Niedersächsische Institut für Wirtschaftsforschung prognostiziert bis zum Jahr 2030 eine Schrumpfung der Landkreisbevölkerung um 8-10%. Die Region weist bereits heute den höchsten Wert beim Durchschnittsalter der Bevölkerung aller Landkreise aus dem ehem. Regierungsbezirk Lüneburg auf. Aufgrund seiner geographischen Lage und seiner Wirtschafts-, Sozial- und Besiedlungsstruktur wird der Landkreis als „ländlich-peripherer Raum“ klassifiziert.

Die Samtgemeinde Lüchow (Wendland) fühlt sich verpflichtet die Region für jetzige und zukünftige BewohnerInnen attraktiv und lebenswert zu erhalten und für ein Leben auf dem Land zu gewinnen. Seit 2004 hat sie sich im Rahmen von mehreren bildungspolitischen Modellprojekten des BMBF und des Landes Niedersachsen für die Ausbildungsperspektiven Jugendlicher eingesetzt. Aktuell engagiert sie sich verstärkt für regionale Entwicklungsprozesse u.a. im Bereich der klimagerechten Umgestaltung der Mobilität im ländlichen Raum, da der ÖPNV in seiner bisherigen Angebotsform aufgrund der sinkenden Bevölkerungszahl und der schwachen ökonomischen Situation des Landkreises akut gefährdet ist.

Der extrem dünn besiedelte Landkreis zeichnet sich durch ca. 150 kleinste Ortsteile mit 20-200 EinwohnerInnen aus, die in ihrer historischen Fachwerk-Baustruktur weitgehend erhalten sind. Mit diesen einmaligen sog. „Rundlings-Dörfern“ bewirbt sich die Samtgemeinde Lüchow (Wendland) als UNESCO-Weltkulturerbe-Region. Diese „Rundlinge“ werden i.d.R. nicht mehr, oder unzureichend vom ÖPNV bedient. Für die tägliche Versorgung mit Lebensmitteln, Behörden- und Arztbesuche in den Mittelzentren Lüchow und Dannenberg gehört mindestens ein Auto zur unverzichtbaren Grundausstattung der meisten Haushalte. In zahlreichen Haushalten sind es häufig mehrere Fahrzeuge, die gekauft, finanziert, versichert und unterhalten werden müssen. Die Abhängigkeit vom eigenen Auto belastet das Klima und bindet erhebliche finanzielle Mittel, die bei einem relativ niedrigem Einkommensniveau in anderen Lebensbereichen benötigt werden. Viele dieser Fahrzeuge werden nicht für den täglichen Weg zur Arbeit benötigt, fahren nur wenige Kilometer im Jahr und stehen mindestens 23 Stunden am Tag still. Für folgende Zielgruppen ist „Carsharing“ (CS) eine Alternative zum eigenen (Zweit-)Auto und motiviert zum Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel.

- Zweitwagen- und GelegenheitsfahrerInnen: Trotz geringer Laufleistung hohe Kosten.
- Menschen ohne Zugang zu einem Auto: Zusätzliches Mobilitätsangebot ohne Autokauf.
- SeniorInnen: Gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen erweitert ihre individuelle Mobilität, gesellschaftliche Teilhabe und finanzielle Spielräume im Rentenalter.
- Dorfgemeinschaften: Ein gemeinsam genutztes „Rundlingsauto“ stärkt die Nachbarschaft. Für „immobile“ Nachbarn kann ein ehrenamtlicher Fahrdienst eingerichtet werden.
- BerufspendlerInnen (2. Projektphase): Menschen mit ähnlichen beruflichen Fahrtstrecken bilden Fahrgemeinschaften und nutzen Kleinbusse (9-Sitzer) aus dem Carsharing-Fuhrpark.

Der Aufbau eines kreisweiten Carsharing-Angebotes im ländlichen Raum hat aktuell gute Startvoraussetzungen, da er inhaltlichen und zeitlich mit zwei aktuellen regionalen Entwicklungsprozessen verzahnt ist. Als „Klimaschutz-Masterplan-Kommune“ verfolgt der Landkreis Lüchow-Dannenberg in den kommenden Jahren ambitionierte Klimaschutzziele und das Land Niedersachsen fördert die Strukturentwicklung der „Dorfregion Lüchow“ (Träger: Samtgemeinde Lüchow (Wendland)) als Kernregion für einen UNESCO-Weltkulturerbe-Antrag. Beide Prozesse adressieren mit anderen Schwerpunkten jeweils das Thema „Mobilität auf dem Land“ und bieten offene Bürgerbeteiligungsformate. Nach 40 Jahren aktivem Bürgerwiderstand gegen die Atomanlagen in Gorleben ist die regionale Öffentlichkeit für Umweltthemen sensibilisiert und kann für das Thema „geteilte Mobilität“ im Carsharing aktiviert werden.

Als regionale Kooperationspartner stehen die Klimaschutzleitstelle des Landkreises Lüchow-Dannenberg, die Interessenvertretung „Fahrgastrat Lüchow-Dannenberg“ und die Lokalgruppen des „Verkehrsclub Deutschland“ (VCD) und des „Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs“ (ADFC)

zur Verfügung. Alle Akteure bringen ihre fachliche Expertise im Bereich umweltfreundliche Mobilität und ihr Mitgliederpotential für die Ansprache potentieller Nutzer eines „Dörflichen Carsharings“ in die Kooperation ein.

3. Beschreibung der Zielsetzung und der geplanten Aktivitäten

Ziel des zweijährigen Vorhabens ist der Aufbau und die Etablierung eines von BürgerInnen getragenen, nicht-kommerziellen Carsharing-Angebotes, um die Abhängigkeit vom individuellen Fahrzeugbesitz im bevölkerungsarmen Flächenlandkreis Lüchow-Dannenberg zu reduzieren. Als zusätzliches Mobilitätsangebot basiert es auf der Grundidee des gemeinschaftlichen Nutzens statt Besitzens von Fahrzeugen (share-economy). Im Umweltverbund mit anderen Verkehrsträgern (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) ist Carsharing (CS) ein ergänzendes Angebot für eine klimabewusste, ressourcensparende und preisgünstige Mobilität im ländlichen Raum.

Das Projekt „Dörfliches Carsharing im Wendland“ soll als Alternative für wenig ausgelastete Zweit- und Drittfahrzeuge angeboten werden, zielt auf ein verändertes Verkehrsverhalten und unterstützt den bewussten Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsträger positiv.

In der zweiten Projektphase soll das aufgebaute Carsharing-Angebot durch ein Ridesharing-System für BerufspendlerInnen ergänzt werden. Berufliche Pendelfahrten sollen mit Kleinbussen der CS-Organisation gebündelt werden, die an den jeweiligen Start- und Zielpunkten von allen CS-Mitgliedern, Vereinen und Organisationen gebucht werden können. Standzeiten werden hierdurch reduziert, die Fahrzeuge effektiver ausgelastet und weitere regionale Sammelfahrten (ehrenamtliche Hol- und Bringdienste) ermöglicht.

In der Gründungsphase (1.- 6. Monat) werden Interessenten-Gruppen bei der Entwicklung eines passgenauen Carsharing-Angebotes in ihrem Dorf unterstützt, die im Rahmen einer Machbarkeitsstudie der Samtgemeinde Lüchow (Wendland) im Vorfeld dieses Antrages lokalisiert wurden. Mit diesen Interessentengruppen werden Workshops durchzuführen, um die lokalen Nutzungsbedarfe ihrer Orte zu bestimmen. In einem weiteren Workshop-Prozess sollen die einzelnen lokalen Standortkonzepte gebündelt und zu einem tragfähigen Carsharing-Gesamtkonzept für den Landkreis zusammengeführt werden. Auf dieser Basis soll die Gründung eines kreisweiten Trägervereins unterstützt werden, der eine ehrenamtliche und effiziente Struktur für das „Dörfliche Carsharing“ mit einheitlichem Tarifmodell, sowie Buchungs- und Abrechnungsplattform aufbaut. Nach der Gründungsphase werden an ersten Standorten CS-Fahrzeuge für die Nutzung durch die MitgliederInnen zur Verfügung gestellt. Parallel werden Werbematerialien und eine Öffentlichkeitskampagne entwickelt, um weitere Interessentengruppen im gesamten Landkreis für eine aktive Mitarbeit zu gewinnen. In regelmäßigen Treffen von VertreterInnen der Fahrzeugstandorte werden die praktischen Erfahrungen mit dem gewählten Nutzungskonzept reflektiert und ggf.

Anpassungen vorgenommen. Planungen und Entscheidungen beim Ausbau des Carsharing-Angebotes werden in partnerschaftlicher Abstimmung mit anderen Netzwerk-Akteuren aus dem Bereich der Mobilität im Landkreis getroffen.

Parallel zum Aufbau weiterer dörflicher Carsharing-Standorte wird ein Konzept für die Integration gebündelter beruflicher Pendelfahrten in das Carsharing-Angebot entwickelt. Dieses Zusatzangebot bündelt berufliche Pendelfahrten aus, oder ins Wendland durch bereitgestellte Kleinbusse (9-Sitzer) der CS-Organisation. Diese berufsbedingten Fahrgemeinschaften ersetzen individuelle Fahrten auf längeren Strecken zum/vom Arbeitsort und reduzieren damit die individuellen CO₂-Emissionen und Kosten erheblich. An den Zielorten der Sammelfahrten stehen die Fahrzeuge tagsüber allen Mitgliedern der Carsharing-Organisation, Vereinen oder sozialen Organisationen zur Verfügung. Nach dem Rücktransport zum Ausgangspunkt und an Wochenenden können die Fahrzeuge dort ebenfalls für öffentliche, gemeinnützige oder private Zwecke gebucht werden. Die eingesetzten Kleinbusse werden hierdurch besser ausgelastet, ehrenamtliche Hol- und Bringdienste ermöglicht und die Angebotspalette im Fuhrpark des CS-Trägervereins optimiert.

Die Klimaschutzleitstelle des Landkreises („Masterplan – 100% Klimaschutz“) plant die Einrichtung einer Mobilitätsagentur zur Beratung der BürgerInnen und hat die Bewerbung des Carsharing-Angebotes bereits zugesagt. Neben der Einbindung in die Klimaschutzkampagnen des Landkreises und den Entwicklungsprozess „Dorfregion Lüchow“ wird die jährlich zwischen Himmelfahrt und Pfingsten stattfindende „Kulturellen Landpartie“ (KLP) als regionales und touristisches Großereignis genutzt, um die Bevölkerung des Landkreises für den Carsharing-Ansatz zu gewinnen. Aktive Carsharing-Orte können ihre „Rundlings-Autos“ vorstellen und weitere Mitglieder und Nachahmer-Orte werben. Es bestehen vertrauensvolle Kontakte zur regionalen

Presse und zu lokalen Netzwerken von Kreativen und HandwerkerInnen mit eigenen Internet-Plattformen für regionale Produkte und Dienstleistungen.

4. Beschreibung der Wirkkette und des damit zu erwartenden Beitrages zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung

Das CS-Angebot zielt auf eine mittelfristige Änderung des individuellen Mobilitätsverhaltens und den Abbau der Abhängigkeit vom eigenen Auto im ländlichen Raum. Die punktuelle Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen motiviert bei kurzen Wegstrecken den Umstieg auf Fahrrad und Pedelec. Die erzielte Reduktion von Treibhausgasen (THG) resultiert im Wesentlichen auf der verstärkten Nutzung anderer Verkehrsträger im Umweltverbund und der Zusammenlegung gemeinsamer Wegstrecken (Ridesharing). Forschungsergebnisse zu Carsharing-Projekten in Städten belegen, dass CS-NutzerInnen deutlich weniger Wegstrecken mit dem Auto zurücklegen und häufiger klimaneutralere Verkehrsträger nutzen, wodurch der private Fahrzeugbestand substantiell reduziert wird. Längere Wegstrecken werden mit kleineren und deutlich CO₂-ärmeren CS-Fahrzeuge zurückgelegt. Neben den Klimaschutzaspekten einer CS-Nutzung, wird der monatliche Einspareffekt von 150- 500,-€ pro Haushalt als weiteres Motiv zum Umstieg kommuniziert. Das „Dörfliche Carsharing“ plant den CS-Fuhrpark mit Erdgasfahrzeuge aufzubauen, die mit regional erzeugtem Biogas betankt werden und so die lokalen Wertschöpfungsketten stärken. Im Rahmen des zweijährigen Modellvorhabens ist die Etablierung von 5 – 10 Carsharing-Standorten im gesamten Landkreis realistisch. Jeder Carsharing-Standort wird von mindestens 15- 20 aktiven Nutzerhaushalten getragen, um die nachhaltige Rentabilität zu sichern. Zum Ende der Projektphase könnten 75 bis 200 Haushalte im Landkreis Mitglieder einer regionalen Carsharing-Organisation sein. Wird von jedem zweiten CS-Nutzerhaushalt mittelfristig ein Fahrzeug abgemeldet, wird eine Reduktion von ca. 40 – 100 Fahrzeugen auf den Straßen des Landkreises erzielt. Zusätzlich wird die Einrichtung von zwei bis vier Berufspendlerstrecken mit Kleinbussen angestrebt, die pro Fahrzeug bis zu 8 individuelle Pendelfahrten á ca. 60 Kilometer ersetzen.

5. Beschreibung erster Ideen für eine Verstetigung des Vorhabens

Nach einer zweijährigen Anschub- und Aufbauphase kann das regionale Carsharing-Angebot auf ehrenamtlicher Vereinsbasis selbsttragend weitergeführt werden. Carsharing-Standorte werden nur dort eingerichtet oder weitergeführt, wo sich ausreichend aktive Mitglieder finden lassen. Eine aus LEADER-Mitteln von der Samtgemeinde Lüchow (Wendland) im Vorfeld dieses Antrages finanzierte Machbarkeitsstudie konnte aufzeigen, dass für den langfristig kostendeckenden Betrieb eines „Rundlings-Autos“ ca. 15-20 Haushalte notwendig sind, die täglich innerhalb von 3 Stunden durchschnittlich 45 Kilometer zurücklegen. In der Kalkulation der Stunden- und Kilometer tarife sind alle Betriebskosten und die Neuanschaffung von Fahrzeugen enthalten. Alle gemeinschaftlichen „Rundlings-Autos“ werden von ehrenamtlichen „Paten“ betreuen, die ihre Wartung, Pflege und Betriebssicherheit gewährleisten.

6. Ausgaben- und Finanzierungsübersicht

In der zweijährigen Projektphase soll ein/e hauptamtliche/r Koordinator/in (TVöD 11) interessierte Dorfgemeinschaften beraten, die Vereinsgründung initiieren und organisatorisch begleiten. Hierzu werden Workshops durchgeführt und das Angebot am lokalen Bedarf orientiert. Regionale Veranstaltungen und eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit (Flyer, Website, Presseberichte) machen das CS-Angebot bekannt und vergrößern den NutzerInnenkreis systematisch. Als finanzschwache Kommune sind die verfügbaren Eigenmittel ausgesprochen begrenzt, was eine Förderquote von 90% zur Umsetzung des Vorhabens erforderlich macht.

	2018 (April– Dez.)	2019 (Jan.-Dez.)	2020 (Jan.-März)	Gesamt
Personalausgaben	40.500,00 €	54.000,00 €	13.500,00 €	108.000,00 €
Sachmittel	3.700,00 €	4.600,00 €	1.650,00 €	9.950,00 €
- Reisekosten	905,00 €	1.040,00 €	135,00 €	2.080,00 €
Vergabe von Aufträgen	4.550,00 €	800,00 €	550,00 €	5.900,00 €
- ReferentInnen	500,00 €	-00 €	500,00 €	1.000,00 €
Eigenmittel	5.015,50 €	6.044,00 €	1.633,50 €	12.693,00 €
Fördersumme (BMUB)	45.139,50 €	54.396,00 €	14.701,50 €	114.237,00 €
Förderquote	90%	90%	90%	90%