



GUTE PRAKTIKEN

Kostenloses E-Carsharing für den Weg zum Bahnhof

INNOVATIVES MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DEN LÄNDLICHEN RAUM IN BORGHOLZHAUSEN UND HALLE-KÜNSEBECK, DAS SICH TRÄGT.

Im Auftrag des



Partner von Connective Cities



mit Ihrer



Übersicht

Das ländlich gelegene Borgholzhausen hat ein neuartiges Linien-E-Carsharing entwickelt, das es den Bewohner*innen der Gemeinde ermöglicht, die letzte Meile vom Bahnhof nach Hause bequem und ohne Mehrkosten zum Preis des Zugtickets zu buchen. Die Nachbargemeinde Halle-Künsebeck beteiligt sich an diesem innovativen Mobilitätskonzept.

Hintergrund

Die rund 9.300 Einwohner*innen von Borgholzhausen verteilen sich auf einer Fläche von 56 km². Ein Drittel der Bevölkerung wohnt in der Kernstadt, die anderen zwei Drittel leben in elf Siedlungen mit jeweils einigen hundert Einwohner*innen. Täglich fahren etwa 3.300 Pendler*innen mit ihren privaten PKWs. Es gibt vom Bahnhof nur eine Buslinie mit begrenzten Fahrzeiten in die Kernstadt. Vom Bahnhof in Borgholzhausen gelangt man mit der NordWest-Bahn zu den benachbarten Städten Osnabrück im Nordwesten und Bielefeld im Südosten. Es gibt jedoch keinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der die Siedlungen mit dem Bahnhof verbindet. Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte ist klassisches Carsharing aus wirtschaftlichen Gründen nicht umsetzbar.

Die Region verfügt jedoch über eine gute Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge und die Bahnhöfe in Borgholzhausen und Künsebeck als Mobilitätsdrehscheibe zwischen Bahn, Bus, PKW und Fahrrad.

Ziele

Um diese Lücke im ÖPNV zu schließen, entwarf der damalige Allgemeine Vertreter des Bürgermeisters und Fachbereichsleiter Ralf Vieweg aus Borgholzhausen ein in Deutschland neues und bislang einzigartiges Modell, „Linien-E-Carsharing“: Bewohner*innen von Borgholzhausen können mit einem gültigen ÖPNV-Ticket Elektroautos auf festgelegten Linien kostenlos buchen, fahren und abstellen.

Dadurch soll

- eine verbesserte ÖPNV-Anbindung innerhalb und zwischen den Städten erreicht;
- ein Beitrag zur Nachhaltigkeit durch den Einsatz von Elektro-Fahrzeugen geleistet;
- der Verzicht auf das zweite bzw. dritte Fahrzeug im Familien-Haushalt ermöglicht;
- und so letztendlich das Wohnen auf dem Land attraktiver werden.

Nach dem Abschluss des Förderprojektes soll dieses Modell fester Bestandteil im ÖPNV-Angebot sein.

„Durch die niedrigen Personalkosten hat dieses Modell deutlich geringere Kosten als die sogenannten „On Demand-Modelle“ und das freie E-Carsharing sorgt für zusätzliche Einnahmen.“

Peter Thoelen, Mobilitätsmanager der Stadt Borgholzhausen

Borgholzhausen und Umland aus der Vogelperspektive
Foto: Stadt Borgholzhausen



Aktivitäten

Das Modell wurde aufwändig konzipiert, drei Jahre lang erprobt und seit 2025 in die Nachbarkommune Halle (Westf.) erweitert. Zu Beginn wurden alle wichtigen regionalen Stakeholder, wie Energieversorger, Industrievertreter*innen, IT-Fachleute, Institute, Verkehrsverbände, regionale Mobilitäts-expert*innen, kommunale Vertreter*innen und Fahrzeuganbieter, in die Ausgestaltung des Projekts eingebunden und es wurden Fördermittel eingeworben.

Die Finanzierung der Pilotphasen wurde über verschiedene Programme gewährleistet. In der ersten dreijährigen Pilotphase zur Entwicklung des Linien-E-Carsharing übernahm das Förderprogramm „mobil.NRW“ des nordrhein-westfälischen Verkehrsministeriums zur Verbesserung des ÖPNV im ländlichen Raum 75 Prozent der Kosten. Für den interkommunalen Ausbau des Systems in der aktuellen zweiten Projektphase wurden weitere Partner ins Boot geholt. Der Kreis Gütersloh übernahm die Projektträgerschaft. Gemeinsam mit den Kommunen Borgholzhausen und Halle (Westf.) und dem Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) wurden über die Regionalförderung LEADER „GT 8“ EU-Fördermittel des Ministeriums für Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW mit einer Förderquote von 65 Prozent eingeworben. Die übrigen 35 Prozent der Kosten teilen sich die Kooperationspartner.

In der laufenden Phase wurde das bestehende Liniennetz des Projektes als interkommunale Lösung in der benachbarten Stadt Halle (Westfalen) im Stadtteil Künsebeck, auf weitere Linien und Haltepunkte, wie z. B. Bahnhof oder Gewerbegebiet Ravenna, ausgedehnt. Zusätzlich wurde das System um klassisches freies E-Carsharing erweitert. CityCa Bielefeld konnte als Fahrzeugbetreiber für die aktuell acht Fahrzeuge gewonnen werden, während die Projektkoordination beim Mobilitätsmanager der Stadt Borgholzhausen, Peter Thoelen, liegt. Die Gesamtführung und Abwicklung der Kosten und Fördermittel für dieses interkommunale Projekt liegt beim Kreis Gütersloh.

Um die Nutzung des Systems für die Kunden so einfach wie möglich zu gestalten, wurde die Buchungsoption des Linien-E-Carsharing in die bestehende ÖPNV-App integriert, ohne eine separate Anwendung zu schaffen. Wer nun über ein gültiges ÖPNV-Ticket verfügt, kann ein Elektrofahrzeug kostenfrei auf festgelegten Linien zwischen bestimmten Haltepunkten für maximal eine halbe Stunde hinzubuchen. Zudem besteht jetzt die Möglichkeit, ein Fahrzeug zu moderaten Kosten im klassischen freien Carsharing zu mieten. Die Einnahmen hieraus senken die Betriebskosten.



Auftakt des Linien-E-Car-Sharing mit den Projektbeteiligten
Foto: Stadt Borgholzhausen

Laufende Aktivitäten sind zum einen die Betreuung und Pflege der Fahrzeuge, um die sich drei „E-CarOperator“ - angestellt auf Minijob-Basis – kümmern. Sie fahren auch schon mal eins zu einem gewünschten gebuchten Haltepunkt, sollte dort keins verfügbar sein. Zum anderen ist es die Information der Bürger. In Flyern, auf der Website des Verkehrsverbundes OWL, in telefonischer Beratung, wie auch persönlich in Bürgersprechstunden wird über das Projekt informiert und Hilfestellung bei Registrierung, Führerscheinüberprüfung und Buchung gegeben.

Erklärtafel mit den Haltepunkten des E-Car-Sharings
Foto: Stadt Borgholzhausen





Bahnhof und Mobilitätsdrehscheibe von Borgholzhausen
Foto: Stadt Borgholzhausen

Fazit

Für diese innovative Mobilitätslösung waren mehr als 2,5 Jahre Erprobungszeit notwendig: Einerseits, um sie weiter zu optimieren, sie als interkommunales Projekt mit weiteren Partnern auf eine weitere Kommune auszuweiten und das Linien-E-Carsharing um freies E-Carsharing zu erweitern. Andererseits, um die Bevölkerung von den Vorteilen des Angebots zu überzeugen.

Zusammenfassend lassen sich einige Erfolgsfaktoren erkennen. Eine stärkere Einbeziehung der Bevölkerung, insbesondere bei der Positionierung der Haltepunkte, erhöht Akzeptanz und Nutzung des Angebots, ebenso „informelle Multiplikator*innen“ – regelmäßige Nutzer*innen in der Nachbarschaft. Auch eine benutzerfreundliche integrierte App hat sich als wichtig für eine gute Nutzung des Systems erwiesen. Der sehr engagierte Projektkoordinator in Person von Peter Thoelen und die gute Zusammenarbeit mit allen Projektpartnern haben sicherlich auch ihren Anteil am Projekterfolg.

Durch die niedrigen Personalkosten hat dieses Modell deutlich geringere Kosten als die sogenannten „On Demand-Modelle“ und das freie E-Carsharing sorgt für zusätzliche Einnahmen. Dadurch sind die Netto-Gesamtkosten für die derzeit acht Fahrzeuge schon jetzt geringer als die Kosten für eine Buslinie innerhalb der Borgholzhausener Kernstadt, zumal Busfahrer*innen derzeit auf dem Arbeitsmarkt schwer zu finden sind. Peter Thoelen ist daher recht optimistisch, dass das kombinierte Linien-E-Carsharing und freie E-Carsharing nach Projektende zu einem festen Bestandteil im ÖPNV-Angebot von Halle (Westf.) und Borgholzhausen werden und dieses in Deutschland bislang einzigartige Modell langfristig fortgeführt wird.

Haltepunkt mit Ladestation | Foto: Stadt Borgholzhausen



Wirkungen

Das Konzept geht auf: Weit über die Hälfte aller gebuchten Fahrten gehen entweder zum Bahnhof oder vom Bahnhof weg. Zugreisen werden dadurch attraktiver und nur in ca. fünf Prozent aller Fälle musste ein Fahrzeug von einem E-Car-Operator zu einem anderen Haltepunkt bewegt werden. Auch das freie Carsharing erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Dort steigen die Zahlen der registrierten Nutzer*innen und der Buchungen. Ein Stammkunde nutzt ein Fahrzeug derzeit täglich für drei Stunden. Weitere Stammkund*innen sollen geworben werden.

Es brauchte Zeit, bis das Modell von der Bevölkerung angenommen wurde, zumal auch das Fahren von E-Fahrzeugen für manche Nutzer*innen ungewohnt war. Auch die potenzielle Kostenersparnis durch den Verzicht auf ein Zweitfahrzeug wurde anfangs unterschätzt. Es zeigte sich auch, dass externe Faktoren die Buchungsanzahl stark beeinflussen: Einerseits die Zuverlässigkeit und die Preisgestaltung des Bahnverkehrs und andererseits die aktuelle Höhe der Benzinpreise. Das Linien-E-Carsharing startete mit zehn Fahrzeugen im April 2022. Die Nutzung des Angebots lief 2022 und 2023 eher moderat an. Seit 2024 steigen sowohl die Zahlen der registrierten Nutzer*innen wie auch der durchgeführten Fahrten kontinuierlich. Durch die interkommunale Erweiterung des Projektes ergaben sich neue Mobilitäts-Lösungen für die Nutzer*innen innerhalb und zwischen den Stadtgebieten.

Das LEADER-Projekt hat durch Kooperation und Erweiterung des Liniennetzes für weitere Aufmerksamkeit gesorgt und das Interesse bei anderen Kommunen deutschlandweit geweckt. Die enge Abstimmung zwischen den Projektpartnern ermöglicht zudem flexibel auf Änderungen zu reagieren und ggf. Anpassungen, z. B. bei der Fahrzeuganzahl oder dem Liniennetz durchzuführen.

IMPRESSUM

Herausgegeben von

Connective Cities

Internationale Plattform für nachhaltige Kommunalentwicklung

info@connective-cities.net

www.connective-cities.net

Connective Cities ist ein gemeinsames Projekt von

Deutscher Städtetag

Gereonstraße 18–32 | 50670 Köln | Deutschland

Deutscher Landkreistag

Lennéstraße 11 | 10785 Berlin | Deutschland

Deutscher Städte- und Gemeindebund

Marienstraße 6 | 12207 Berlin | Deutschland

Verband kommunaler Unternehmen

Invalidenstraße 91 | 10115 Berlin | Deutschland

Engagement Global gGmbH mit ihrer

Servicestelle Kommunen in der Einen Welt

Friedrich-Ebert-Allee 40 | 53113 Bonn | Deutschland

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Friedrich-Ebert-Allee 32+36 | 53113 Bonn | Deutschland

Autor, Textsatz und Bildbearbeitung

Burkhard Vielhaber

Vielhaber und Geilen Partnerschaft

Redaktionelle Überarbeitung

Marcella Sobisch, Nikola Krause

Bildnachweis

Titelbild: Foto: Stadt Borgholzhausen

Basisgestaltung

blickpunkt x – Büro für Kommunikation und Design

Februar 2026

Haftungsausschluss:

Diese Veröffentlichung wurde von Connective Cities herausgegeben. Die darin enthaltenen Meinungen geben nicht notwendigerweise die Meinungen oder Orientierungen der Kooperationspartner von Connective Cities wieder.

Im Auftrag des

Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ)

Dienstsitze des BMZ

Dienstsitz Bonn

Dahlmannstraße 4

53113 Bonn | Deutschland

T: +49 (0) 228 99 535-0

F: +49 (0) 228 99 535-3500

Dienstsitz Berlin

Stresemannstraße 94

10963 Berlin | Deutschland

T: +49 (0) 30 18 535-0

F: +49 (0) 30 18 535-2501

poststelle@bmz.bund.de

www.bmz.de

Connective Cities – Internationale Plattform für nachhaltige Kommunalentwicklung

Connective Cities fördert seit 2013 den internationalen Austausch von kommunalem Fachwissen, verbreitet bewährte Praxisbeispiele für eine nachhaltige Kommunalentwicklung und unterstützt die kollegiale Beratung (Peer-Learning) zwischen deutschen und internationalen Expert*innen aus Kommunen sowie die gemeinsame Entwicklung von Projektideen im Rahmen strukturierter Lernprozesse.

Connective Cities wird im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) als Kooperation zwischen der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, Engagement Global mit ihrer Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW) sowie dem Deutschen Städtetag (DST), dem Deutschen Landkreistag (DLT), dem Deutschen Städte- und Gemeindebund (DStGB) und dem Verband Kommunaler Unternehmen (VKU) durchgeführt.

Weitere Informationen finden Sie unter:

www.connective-cities.net