

Coworking und Mobilität gemeinsam denken

Ein Leitfaden für Coworking Space-Betreibende im ländlichen Raum zur Etablierung von Angeboten und Infrastrukturen nachhaltiger Mobilität



Autoren:
Michael Schramek, Geschäftsführender Gesellschafter der EcoLibro GmbH
Robin Knechtel, Projektmanager der EcoLibro GmbH

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

#mobilwandel2035

Zukunftswettbewerb nachhaltige Mobilität

Inhaltsübersicht

Einführung: Warum Mobilität und Coworking gemeinsam denken?	Seite 3
Kapitel 1: Coworking-Spaces als Unterstützer lokaler (Car-)Sharing-Angebote	Seite 4
Kapitel 2: Lastenräder als Treiber für nachhaltige Mobilität	Seite 7
Kapitel 3: Fahrradabstellmöglichkeiten	Seite 9
Kapitel 4: Ladeinfrastruktur für E-Pkw – Anschaffung und Betrieb	Seite 10
Kapitel 5: Initiierung von Fahrgemeinschaften	Seite 12
Kapitel 6: Coworking-Spaces als Förderer des ÖPNV	Seite 13
Kapitel 7: Multimodale Reiseauskunftsplattformen	Seite 14
Kapitel 8: Marketing zur Verknüpfung von Mobilität und Coworking	Seite 15



Einleitung: Warum Mobilität und Coworking gemeinsam denken?

In ländlichen Regionen stellt die Mobilität oft eine Herausforderung dar: Oftmals geringe Taktung und Bedienzeiten öffentlicher Verkehrsmittel, teils weite Wege und eine starke Abhängigkeit vom privaten Pkw prägen den Alltag vieler Menschen. Innovative Ansätze wie Carsharing und Coworking können dazu beitragen, die Mobilität zu optimieren und den Verkehrsaufwand zu reduzieren.

Carsharing bietet insbesondere den Bewohnern/-innen ländlicher Gebiete die Möglichkeit, ein Auto nur bei Bedarf zu nutzen. Das verringert die Notwendigkeit eines eigenen Fahrzeugs und die damit verbundenen Kosten.

Coworking-Spaces auf dem Land ermöglichen es Menschen, wohnortnah zu arbeiten. Durch die Schaffung von flexiblen Arbeitsplätzen werden lange Pendelstrecken in städtische Büros zumindest an einigen Tagen unnötig. Dies spart Zeit, Kosten, Energie und Emissionen, während gleichzeitig die Lebensqualität gesteigert wird. Darüber hinaus fördern Coworking-Spaces die lokale Vernetzung und schaffen neue Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung in ländlichen Regionen.

Die Kombination von Carsharing und Coworking kann die Mobilität auf dem Land noch effektiver beeinflussen. Ein Coworking-Space mit angeschlossenem Carsharing-Angebot könnte beispielsweise Mitarbeitenden eine nachhaltige und flexible Mobilitätslösung bieten, sei es für den nun seltener anstehenden Weg zur Arbeit oder für geschäftliche und private Erledigungen. Damit reduzieren sich nicht nur die täglichen Pendelkilometer, sondern auch die Abhängigkeit von konventionellen Mobilitätsstrukturen.

Hinzu kommt außerdem, dass die Zielgruppen beider Angebote sich stark überschneiden. Flexibilität in der Wahl des Arbeitsortes, aber auch des Mobilitätsangebotes, eine grundsätzliche Affinität zu Nachhaltigkeitsthemen, eine ähnliche Werteorientierung, ähnliche demographische Strukturen und vor allem eine hohe Technologieaffinität und Zugewandtheit zur Nutzung digitaler Angebote zeichnen diese aus. So ergibt sich eine starke Synergie zwischen Coworking und nachhaltiger Mobilität.

Vor diesem Hintergrund sollen im Rahmen des vorliegenden Leitfadens Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie Coworking Space-Betreibende gute Voraussetzungen für die Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote schaffen können.

Kapitel 1: Coworking-Spaces als Unterstützer lokaler (Car-)Sharing-Angebote

Ein unmittelbar am Coworking-Space verfügbares (Car-)Sharing-Angebot stellt einen Gewinn für Coworker/-innen, Nachbarn/-innen und die Bevölkerung im Ort allgemein dar. Sollte daher ein (Car-)Sharing-Anbieter bereits in der Region des Coworking-Spaces aktiv sein, eignet sich der Standort des Spaces in aller Regel auch sehr gut als Carsharing-Standort.

Damit ein Carsharing-Anbieter allerdings einen neuen Standort etabliert, braucht er gewisse Sicherheiten, da die Ertragsmöglichkeiten von Carsharing in ländlichen Räumen insgesamt geringer ausfallen und damit in der Regel kein Spielraum für ein wirtschaftliches Risiko besteht.



Interne Analyse der Mobilitätsbedarfe

Um eine Einschätzung für die mögliche Nachfrage nach einem Carsharing-Angebot zu bekommen, sollte eine interne Analyse der bestehenden Mobilitätsbedarfe am Coworking-Space vorgenommen werden.

- Gibt es eigene Fahrzeuge des Coworking-Spaces bzw. des Unternehmens, welches den Coworking-Space betreibt?
- Wann sind regelmäßige Nutzungszeitfenster der eigenen Fahrzeuge?

- Wann sind regelmäßige Nutzungszeiträume des Coworking-Spaces sowie von Coworkern/-innen?
- Welche Strecken (Kurzstrecken, mehrtägige Fahrten, Außendienst-Tagestouren, etc.) werden zurückgelegt? Welche Fahrtzwecke haben die Coworker/-innen?
- Gibt es Nachbarn/-innen (insb. Unternehmen), die relevante Fahrbedarfe haben und als Mitnutzende in Frage kämen?

Auf Basis der Antworten auf diese Fragen lässt sich das Potenzial zum wirtschaftlichen Betrieb eines Carsharing-Angebotes am Coworking-Space gut abschätzen. Idealerweise sollten sich die Fahrzeugnutzungen durch die Coworking-Community mit der Nutzung durch Dritte, die vornehmlich in den Feierabendstunden sowie wochenends erfolgt, ergänzen.

Szenario 1: Bereitstellung eines Stellplatzes für den Carsharing-Anbieter und regulärer Betrieb eines Fahrzeugs durch diesen

Sollte die interne Analyse ein hohes Potenzial für die Nutzung eines Carsharing-Angebotes ergeben, kann eine Kontaktaufnahme mit einem Carsharing-Anbieter mit dem Angebot der Etablierung einer Station auf einem Parkplatz (ggf. mit einer Lademöglichkeit) des Coworking Spaces erfolgen. In zentralen Lagen mieten Carsharing-Anbieter häufig private Parkflächen an, um ihr Angebot an möglichst attraktiven Standorten anbieten zu können.

Die konkreten Voraussetzungen sollten in etwa folgendermaßen aussehen:

1. Der Coworking-Space befindet sich in einer zentralen, attraktiven Ortslage. Der Stellplatz befindet sich an einem öffentlich gut einsehbaren Ort.

Kapitel 1: Coworking-Spaces als Unterstützer lokaler (Car-)Sharing-Angebote

2. Der Coworking-Space verfügt über einen festen Nutzer/-innenstamm mit regelmäßigen Nutzungszeiten und regelmäßigen Fahrbedarfen.
3. Die durchgeführten Fahrten gehen in der Regel nicht über mehrere Tage, so dass das Sharing-Fahrzeug nicht zu lange durch einzelne Nutzende gebunden bzw. anderen entzogen ist.

Unter diesen Gegebenheiten ist die Etablierung eines wirtschaftlichen und auch für Nutzende attraktiven Carsharing-Angebotes möglich.



Szenario 2: Bereitstellung eines Carsharing-Fahrzeugs durch den Anbieter und Garantie eines Mindestumsatzes durch den Coworking-Space

Sofern die interne Analyse grundsätzlich geeignete Voraussetzungen zur Etablierung eines Carsharing-Angebotes am Coworking-Space-Standort ergibt, ein Carsharing-Anbieter aber eine finanzielle Sicherheit für die Einrichtung des Angebotes benötigt, wird üblicherweise mit einer Mindestumsatzgarantie gearbeitet.

In diesem Fall wird eine vertragliche Vereinbarung zwischen Carsharing-Anbieter und dem Coworking-Space als zentralem Ankerkunden geschlossen. Der Coworking-Space garantiert dem Carsharing-Anbieter die Deckung der Fixkosten für das

Fahrzeug. Gleichzeitig werden die Umsätze aller mit diesem Fahrzeug durchgeführten Fahrten auf den Mindestumsatz angerechnet, sodass nur der Differenzbetrag zwischen erwirtschaftetem und Mindestumsatz durch den Coworking-Space als Ankerkunde aufzufangen ist.

Dieses Modell kann sich schnell rechnen, wenn bspw. Fahrbedarfe des Coworking-Spaces und auch von Community-Mitgliedern mit dem Carsharing abgedeckt werden und dafür auf eigene Fahrzeuge verzichtet wird. In einer Art „Werbepartnerschaft“ kann sich ein Coworking-Space auf diese Weise auch als „Mobilitätsanbieter“ für die eigene Community und die Menschen aus dem Ort positionieren und ggf. Coworking und Carsharing als Kombination vermarkten und somit eine neue Zielgruppe gewinnen.

Szenario 3: Carsharing mit Bestandsfahrzeugen des Coworking-Spaces bzw. der Community

Eine weitere Möglichkeit, ein Carsharing-Angebot zu realisieren, ist die Einbindung von Bestandsfahrzeugen in das Sharing-System eines Anbieters. Viele Carsharing-Anbieter – insbesondere in ländlichen Räumen – sind offen dafür, Bestandsfahrzeuge von Projektpartnern in das eigene Angebot zu integrieren. Für den Einbau eines Carsharing-Kits, mit dessen Hilfe ein Fahrzeug über die Carsharing-Software buchbar und digital auf- bzw. abschließbar gemacht wird, sind in aller Regel keine baulichen Eingriffe am Fahrzeug notwendig. Versicherungsrechtliche Fragestellungen werden über einen Fahrzeugüberlassungsvertrag zwischen Carsharing-Anbieter und Pkw-Steller/-in gelöst, mit dem die entsprechenden Halterpflichten auf den Carsharing-Anbieter übergehen.

Kapitel 1: Coworking-Spaces als Unterstützer lokaler (Car-)Sharing-Angebote

Der zentrale Vorteil liegt in diesem Szenario darin, dass die Kosten für die Erweiterung des Angebots deutlich geringer sind und somit in der Anfangsphase weniger Umsatz zur Kostendeckung erforderlich ist. Die einmaligen Kosten, die für die Hardware anfallen, sowie die laufenden Kosten für die Software, die Carsharing-Dienstleistung und die Mehrkosten für die Versicherung des Fahrzeugs als Selbstfahrivermietfahrzeug sind durch den/die Fahrzeugsteller/-in zu zahlen. Dafür werden die Umsätze, die mit dem Fahrzeug erwirtschaftet werden, ganz überwiegend dem bzw. der Fahrzeugsteller/-in gutgeschrieben bzw. auf die laufenden Kosten angerechnet.

In der Praxis ist das Carsharing-Auto dann am Coworking-Space durch den bzw. die Fahrzeugsteller/-in und Dritte buchbar und stellt ein für alle Registrierte verfügbares Carsharing-Angebot dar.

Über geförderte Aktivitäten im Themenfeld „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ zum Carsharing-Angebot

Die dargestellte interne Analyse von Mobilitätsbedarfen der Coworking-Community inkl. des Coworking-Spaces als Unternehmen kann als erster Schritt im betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM) angesehen werden. Beim BMM handelt es sich um den strategischen Ansatz für Unternehmen, eine effiziente, attraktive, umwelt- und sozialverträgliche Personenmobilität zu fördern und aktiv zu gestalten. Die zentralen Handlungsfelder hierbei sind die Themenbereiche Beschäftigtenmobilität, Dienstreisen, Fuhrpark und Mobilität von Besucher/-innen.

Für Aktivitäten und Konzepte im Bereich BMM gibt es grundsätzlich gute Förderbedingungen und immer wieder neue Förderöpfe. Auf Landesebene gibt es bspw. in

Nordrhein-Westfalen über die Förderrichtlinie „Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement“ (FöRi-MM) des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr die Möglichkeit zur Erstellung von Konzepten des Betrieblichen Mobilitätsmanagements. Und auch auf Bundesebene wird mit der Bundesinitiative „mobil gewinnt“ durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität das Thema gefördert, wenn auch der Förderaufruf derzeit ausgesetzt ist.

In der Regel werden zunächst Impulsberatungen gefördert, in deren Rahmen stets eine (analytische) Bestandsaufnahme der Mobilitätssituation einer Institution erfolgt, an die die Identifizierung geeigneter Maßnahmen zur Optimierung unterschiedlicher Aspekte des BMM anknüpfen kann.

Die Einrichtung von Carsharing- oder auch Bikesharing-Angeboten sind Beispiele für mögliche Maßnahmen, die dazu beitragen können, betriebliche Mobilität nachhaltiger aufzustellen.

Zusätzliche Fördermöglichkeiten gibt es in der FöRi-MM für durch Kommunen initiierte Carsharing-Angebote, die ggf. in einer Zusammenarbeit aus Coworking-Space und Kommune zur Schaffung von Sharing-Angeboten genutzt werden können.

Weitere Informationen zu den Fördertöpfen sind über folgende Links abrufbar:

Bundesinitiative mobil gewinnt
<https://mobil-gewinnt.de/> (31.01.2025)

Förderung des Mobilitätsmanagements über die FöRi-MM nach Ziffer 8
<https://www.brd.nrw.de/Themen/Verkehr/Strassenverkehr/Foerderung-der-Vernetzten-Mobilitaet-und-des-Mobilitaetsmanagements> (31.01.2025)

Kapitel 2: Lastenräder als Treiber für nachhaltige Mobilität

Vor allem in Städten nutzen immer mehr Familien, aber auch Unternehmen unterschiedlichste Lastenräder – mit und ohne elektrische Unterstützung – als Ersatz für eigene (Zweit-)Pkw. Die hohe Verfügbarkeit verschiedener Mobilitätsoptionen, gepaart mit den schlechteren Rahmenbedingungen der Pkw-Nutzung (Stau und Parkdruck, sowohl an der Wohnung als auch bei vielen Fahrtzielen), machen Lastenräder zu einer attraktiven Alternative.

In ländlichen Regionen entwickelt sich dieser Trend bedeutend langsamer. Dabei sind hier ebenfalls viele Mobilitätsbedürfnisse mit Zweirädern zu bewältigen. Einkäufe im eigenen oder im Nachbarort, „Elterntaxi“ zum Kindergarten oder zur Grundschule, Kleintransporte oder sonstige Erledigungsfahrten lassen sich oft ohne Weiteres auf Zweiräder verlagern.



Zur Ermittlung von Potenzialen, wie ein Lastenrad auch für dienstliche Fahrten der Coworking-Community ein passendes Mobilitätsangebot darstellen kann, eignet sich erneut die interne Analyse von Fahrbedarfen, wie sie auch für Carsharing-Nutzungen zu Grunde gelegt wird. Die Leitfragen hier sind:

- Gibt es bestehende Kooperationen mit Betrieben aus dem eigenen Ort bzw.

Nachbarorten, mit denen die Anschaffung eines Lastenrads gemeinsam angegangen werden kann?

- Welche Fahrten für den alltäglichen Bedarf des Coworking-Spaces oder der Nutzenden werden im Nahbereich bis 5 km bislang mit Pkw durchgeführt? Bei welchen Fahrten wird wie viel Material transportiert?
- Abseits des Arbeitens im Space: Für welche Aktivitäten der Ortsgemeinschaft erweist sich ein Lastenrad als nützliches Verkehrsmittel?
- Inwieweit will der Coworking-Space grundsätzlich einen Beitrag zur Belebung und nachhaltigen Entwicklung des Ortes leisten und wie lässt sich ein Lastenrad-Angebot als echter Mehrwert für den Ort platzieren?

Je nach Verwendungszweck kommen unterschiedliche Arten von Lastenrädern (mit elektrischer Unterstützung) für eine Nutzung in Frage.

- Einspurige Lastenräder gibt es in der Long John- Ausführung (wie in der Abbildung links zu sehen) oder als Longtail (mit verlängertem und verstärktem Heck-Gepäckträger). Dabei können Länge bzw. Kompaktheit sowie Antrieb variieren.
- Dreirädrige und damit zweispurige Lastenräder unterscheiden sich darin, ob die Transportbox zwischen zwei Vorderrädern platziert ist oder aber zwischen zwei Hinterrädern.
- Schwerlastenräder bzw. -anhänger kommen auch in Handwerksbetrieben immer häufiger zum Einsatz und sind als Sonderfahrzeuge zu betrachten, die primär gewerblichen Zwecken dienen. Mit diesen lassen sich ohne weiteres ganze Europaletten transportieren oder auch Möbel- bzw. Einbaugerätetransporte erledigen, wie das Bild zeigt.

Kapitel 2: Lastenräder als Treiber für nachhaltige Mobilität



Fördermöglichkeiten für die Anschaffung von Lastenrädern gab es in den vergangenen Jahren häufig auch von kommunaler Seite, sowohl für Privathaushalte als auch für Unternehmen. Gleichzeitig bieten Kommunen auch häufig die kostenfreie Nutzung von Lastenrädern an. Als Beispiel hierfür kann die Stadt Verden genannt werden, in der an zehn Leihstationen über Fördermittel beschaffte Lastenräder ausgeliehen werden können:

<https://www.verden.de/portal/seiten/lastenrad-sharing-der-stadt-verden-907002507-20680.html>

Und nicht zuletzt gibt es in Deutschland eine Vielzahl von Initiativen, die Teil der Commons-Bewegung sind und die eine kostenfreie und ehrenamtlich organisierte Nutzung von Lastenrädern anbieten. Diese Initiativen haben sich als „Forum Freie Lastenräder“ organisiert: https://dein-lastenrad.de/wiki/Freie_Lastenrad%C3%A4der

Für die Beschaffung neuer Lastenräder sind aktuell auf Bundesebene Fördermöglichkeiten über das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle vorhanden. Ob auch ein Coworking-Space eine Förderung erhalten kann, wird im Einzelfall entschieden werden.

BAFA-Förderung für E-Lastenfahräder und E-Lastenanhänger:

https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/E-Lastenfahrrad/e-lastenfahrrad_node.html (31.01.2025)

Kapitel 3: Fahrradabstellmöglichkeiten

Sichere Fahrradabstellmöglichkeiten sind für einen Coworking-Space besonders wichtig, damit die Nutzenden während des Aufenthalts im Space bedenkenlos ihre (ggf. teuren) Räder abstellen können. Mindestens ein Abstellplatz sollte so dimensioniert sein, dass auch ein Lastenrad ausreichend Platz findet. Sofern es nicht möglich ist, die Abstellmöglichkeiten direkt in der Nähe des Gebäudeeingangs einzurichten, ist eine große, durchgängige und eindeutige Beschilderung wichtig, damit sie auch ortsfremden die Orientierung erleichtert.



Anlehnbügel sollten im Abstand von 80 cm angebracht werden, sodass jeweils ein Rad links und rechts festgeschlossen und so gegen Umkippen, aber auch gegen zu einfachen Diebstahl gesichert werden kann. Wenn möglich, sollten sie überdacht sein, damit die Räder wettergeschützt sind.



Noch besser sind abschließbare Räume, zu denen nur ein definierter Personenkreis (z.B. nur die Space-Nutzenden) mittels Schlüssel oder über programmierbare Chips Zugang haben. In diesen Räumen sollten wiederum Anlehnbügel installiert werden, diesmal vorrangig mit dem Ziel, Umkippen und damit Beschädigungen zu vermeiden. In solchen Räumen bietet sich auch die Installation einfacher Steckdosen an, an denen über mitgebrachte Ladegeräte die Pedelecs (elektrisch unterstützte Fahrräder) geladen werden können. Noch komfortabler sind fest installierte Ladegeräte mit verschiedenen Steckervarianten.

Fahrradräume können entweder im Coworking-Gebäude oder in sog. Radhäusern außerhalb geschaffen werden. Kellerräume sind nur dann geeignet, wenn sie komfortabel mit dem Rad zugänglich sind. In Abhängigkeit von der Befahrbarkeit mit dem Fahrrad können auch Fahrradkäfige in Tiefgaragen eine gute Option sein.

Bei entsprechenden Platzverhältnissen und anonymen Nutzer/-innenkreisen können Fahrradgaragen eine besonders attraktive Variante darstellen.



Ladeinfrastruktur am Coworking-Space – Warum und für wen?

Nicht jede Person oder Institution, die heute bereits gerne auf Elektromobilität setzen würde, hat die Möglichkeit, am eigenen Wohnort ein Elektrofahrzeug zu laden. Für viele Unternehmen rückt daher die Frage immer stärker in den Fokus: „Wie kann den Mitarbeitenden eine Lademöglichkeit verschafft werden?“



© EcoLibro GmbH

Für Coworking-Space-Betreiber stellt die Bereitstellung einer Lademöglichkeit für E-Fahrzeuge eine Herausforderung, aber gleichzeitig auch eine Chance dar.

Neben einer zusätzlichen Service-Leistung für die eigene Community kann sich ein Space damit auch als attraktiver Ort für einen Zwischenstopp durch Externe mit Ladebedarf platzieren – und so evtl. auch neue Zielgruppen erschließen. Zu solchen Externen gehören beispielsweise im Außendienst Tätige aus der Region, die das Laden ihrer Dienst-Pkw mit produktiver Schreibtisch-Arbeit im Coworking-Space kombinieren möchten. Sie können von spontanen Besuchern/-innen zu festen Mitgliedern der Community werden.

Welche Lademöglichkeit schaffen und wie Zugang und Abrechnung umsetzen?

Zunächst ein kurzer Exkurs zur Unterscheidung unterschiedlicher Ladeinfrastruktur-Typen: Grundsätzlich ist zu unterscheiden zwischen Wechselstrom-(AC-) und Gleichstrom-(DC-)Laden. In Haushal-

ten oder auch an Unternehmen wird üblicherweise die günstigere und leistungsschwächere AC-Ladeinfrastruktur genutzt. Dort sind die Standzeiten von Pkw in der Regel lang genug, und der Bedarf einer schnellen Aufladung des Akkus ist seltener gegeben.

Übliche Leistungen von AC-Ladeinfrastruktur, die oftmals über Wallboxen bereitgestellt wird, liegen bei 3,7 bis 11 kW. Hierbei handelt es sich auch um die Variante, die an Coworking-Spaces in der Regel ausreichen sollte. Lädt man einen komplett leeren 60-kWh-Akku an einer 11-kW-Wallbox, so ist der Akku innerhalb von 5-6 Stunden zu 80 % geladen.



© EcoLibro GmbH

DC-Ladeinfrastruktur (50-350 kW-Ladeleistung) findet sich vermehrt an Autobahnen oder Schnellstraßen und ist darauf ausgelegt, möglichst viel Strom in kurzer Zeit bereitstellen zu können. Bereits heute muss bei vielen Fahrzeugmodellen ein Ladestopp nicht mehr länger als das Tanken an herkömmlichen Tankstellen dauern. Allerdings sind DC-Ladesäulen auch bedeutend teurer und werden für Coworking-Spaces im Aufbau nur in seltenen Fällen eine relevante Alternative zu AC-Ladeinfrastruktur sein.

Auch für AC-Ladeinfrastruktur gibt es bereits relevante Unterscheidungen und Abstufungen, von einfachen „Stand-Alone-Wallboxen“ bis hin zu kommunikativen und eichrechtskonformen Ladestationen.



Letztere bieten die Möglichkeit, die Abgabe der geladenen Strommengen nachzuvollziehen und je Ladevorgang abzurechnen. Coworking-Space-Betreiber würden sich mit dieser Abrechnung allerdings eine komplexe und voraussichtlich wenig wirtschaftliche Tätigkeit aufbürden.

Vor diesem Hintergrund sollte die Kooperation mit lokal aktiven Ladeinfrastrukturbetreibern wie bspw. Energieversorgern o.ä. gesucht werden, die sich um den Aufbau und den Betrieb der Ladeinfrastruktur inkl. des Abrechnens gegenüber Endkunden/-innen kümmern.

Denkbar ist es auch, hierfür in Zusammenarbeit mit Energiegenossenschaften zu gehen, deren Philosophie ja ohnehin mit vielen Grundprinzipien von Coworking-Space-Betreibern übereinstimmt.

Das „Verschenken“ von Ladestrom kann wiederum schnell zu hohen Kosten führen. Dies sollte also nur im Bewusstsein der Kosten, die dabei entstehen, passieren. Bereits einfache Wallboxen verfügen häufig über ablesbare Zähler, sodass nachvollzogen werden kann, wie viel Strom geladen wird. MID-konforme Ladegeräte bieten 100 % genaue Zähler und werden schon häufiger im privaten und halböffentlichen Bereich eingesetzt, bspw. auch bei der Abrechnung von privat geladenem Ladestrom für Dienstfahrzeuge oder durch Mieter anfallende Ladekosten.

Diese Variante eignet sich demnach auch, um exakt nachvollziehen zu können, wie viel je Ladevorgang verbraucht wird. Mit der Installation solcher Anlagen lässt sich auch die Grundlage für den möglichen Verkauf des Ladestroms in Zukunft legen, falls kein externer Akteur für den Aufbau von Ladeinfrastruktur gefunden wird.

Zugang zur Lademöglichkeit erlangt man in der Regel über Ladekarten bzw. RFID-Chips. Diese können zentral durch den Coworking-Space verwaltet und bei Bedarf ausgegeben werden.

Die Kosten für die unterschiedlichen Varianten von Ladeinfrastruktur variieren stark. Einfache Wallboxen (bis 11 kW) gibt es bereits ab 500 €. MID-konforme Ladegeräte starten bei 700 €, eichrechtskonforme Ladepunkte beginnen bei 2.000 €. Hinzu kommen jeweils noch die Kosten für die Installation und ggf. den Netzanschluss sowie ggf. monatliche Gebühren für Abrechnungssysteme bzw. Backend-Systeme. Es ist daher zu empfehlen, eine Beratung bzgl. der individuell passenden Lösungen in Anspruch zu nehmen.

Weiterführende Informationen

Für eine weitere Auseinandersetzung kann der von der Deutschen Kommission für Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik in DIN und VDE veröffentlichte „Technische Leitfaden Ladeinfrastruktur Elektromobilität“ herangezogen werden:

[Technischer Leitfaden - Ladeinfrastruktur Elektromobilität](#) (31.01.2025)

Eine einfache Darstellung der Differenzierung unterschiedlicher Zählertypen und deren Zwecke findet sich hier:

[Zähler und Abrechnung - MID und Eichrechtskonformität](#) (31.01.2025)

Kapitel 5: Initiierung von Fahrgemeinschaften

Nutzer/-innen von Coworking-Spaces im ländlichen Raum haben seltenere Fahrbedarfe, um zum Bürostandort ihrer Arbeitgebenden oder allgemein in die nächste größere Stadt zu gelangen. Gleichzeitig fallen diese Fahrbedarfe nicht gänzlich weg und das Zurücklegen dieser Strecken ist oftmals mit dem Pkw die attraktivste Option.

Diese Strecken in Fahrgemeinschaften zurückzulegen stellt eine umweltschonende und im besten Fall auch sozial gewinnbringende Option dar. Ein Coworking-Space als gemeinschaftliche, über seine Community lebendige Einrichtung kann eine Plattform für das Bilden von Fahrgemeinschaften anbieten und hierüber einen Beitrag zur Verkehrsentslastung leisten. Voraussetzung: eine relevante Anzahl von Space-Nutzenden haben dieselben Ziele für regelmäßige Fahrten.

Im Regelfall können in ländlichen Coworking-Spaces schwarze Bretter oder Ähnliches ausreichen, um zu erreichen, dass die Nutzenden voneinander die Fahrgemeinschaftswünsche kennen.

Digitale Tools können für größere Spaces sinnvoll sein - vermutlich reicht hier in den meisten Fällen eine Chat-Gruppe aus, für die mittels Aushang, Flyer oder Vergleichbares geworben wird. Wird im Space eine Buchungs-App genutzt, könnte auch dort das Thema Fahrgemeinschaften integriert werden.

Sofern es in der Kommune bereits eine gut etablierte Pendlerplattform gibt (manche Kommunen und Landkreise bieten solche für die Pendler/-innen an), dann könnte auch diese im Space beworben oder in die App integriert werden.



Kapitel 6: ÖPNV-Förderung durch den Coworking-Space

Das Potenzial, als Coworking-Space die Nutzung des ÖPNV zu unterstützen, ist geringer als bei den bisher beschriebenen Verkehrsmitteln. Dennoch gibt es auch hier geeignete Maßnahmen.

Im ländlichen Raum ist der ÖPNV vielen Menschen, insbesondere Berufstätigen, nicht wirklich präsent. Menschen, die im Alltag (fast) alle Wege mit dem Pkw zurücklegen, kennen oftmals weder die Buslinienangebote noch Bürgerbusse oder On-Demand-Verkehre.



© NAH.SH GmbH

Insofern sind Informationen im Space zu den ÖPNV-Angeboten ein wichtiger Schritt. Teilweise bieten Verkehrsverbünde noch gedruckte Fahrplanheftchen an, die man im Space auslegen kann. Ebenso könnten Netzpläne ausgehängt werden, auf denen man die grundsätzliche Anbindung von Orten in der Umgebung erkennen kann.



©EcoLibro GmbH

Ggf. kann auch das organisierte Teilen übertragbarer Abotickets ein sinnvolles Angebot darstellen - insbesondere dann, wenn es im Space mehrere Nutzer/-innen gibt, die regelmäßig, aber eben nicht ständig längere Wege ins gut angebundene Mittel- oder Oberzentrum haben, so dass sich ein eigenes Deutschlandticket nicht lohnen würde. Eine Interessensabfrage in der Space-Community wäre ein geeigneter Einstieg.

Die Abfrage könnte auch noch erweitert werden um das Interesse an geteilten E-Kickscootern, Falträdern oder Faltpedelecs. Die Anschaffung solcher Kleinstfahrzeuge lohnen sich nicht für jeden, aber sie können in Kombination mit Bus und Bahn die Wegzeiten von Tür zu Tür oftmals deutlich reduzieren.



© Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe

Möglicherweise werden solche Angebote am Ende gar nicht durch den Space selbst beschafft und bereitgestellt, sondern durch die Nutzer/-innen. Der Space könnte dann lediglich der Ort sein, an dem das Sharing organisiert wird.

Kapitel 7: Multimodale Reiseauskunftsplattformen

Nutzer/-innen von Coworking-Spaces sind oftmals klimaschutzbewusste Menschen, die unnötigen Ressourcenverbrauch und unnötige Emissionen zu vermeiden suchen.

Die Nutzung von Bus und Bahn ist mit deutlich weniger Ressourcenverbrauch und CO₂-Emissionen verbunden als die Nutzung von Pkw, allerdings benötigt man oftmals – insbesondere in ländlichen Räumen – deutlich mehr Zeit von Tür zu Tür. Je nach Strecke lassen sich aber durch die geschickte Kombination von öffentlichen Verkehrsmitteln mit First- und Last-Mile-Verkehrsmitteln (also Kickscootern, Faltrad, eigener Pkw oder eigenes Fahrrad bis zum Einstiegsbahnhof, Taxi oder Carsharing von einem sinnvollen Ausstiegsbahnhof) deutliche Zeitvorteile generieren, ohne dass die Reise dadurch wieder deutlich teurer und/oder emissionsintensiver wird.

Die manuelle Planung intermodaler Reisen kann sehr zeitaufwändig werden. Digitale Planungstools stellen hier eine wertvolle, zeitsparende Hilfe dar. Insbesondere lassen sich darüber lokale Mobilitätsangebote am Zielort viel besser auffinden als über eine freie Internetrecherche.

Spaces können ihren Nutzer/-innen solche Tools zur Verfügung stellen, um sie zum einen bei der Planung von (Dienst-)Reisen zu unterstützen und zum anderen auch neuen Nutzungsinteressierten das Erreichen des Spaces ohne eigenen Pkw zu erleichtern.

Einige Verkehrsverbünde und -betriebe bieten für ihre Auskunftsplattformen Widgets an, die von Unternehmen oder eben auch Coworking-Spaces auf ihren Homepages integriert werden können. Möglich ist das bspw. in Schleswig-Holstein im Einzugsbereich der Nahverkehrsverbund

Schleswig-Holstein GmbH, im Einzugsbereich der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH oder auch der Kölner Verkehrsbetriebe AG sowie in vielen weiteren Regionen.

Als Beispiel für ein überregional nutzbares Tool sei die multi- und intermodale Reiseauskunftsplattform **CleverRoute** (<https://demo.cleverroute.net>) genannt. Die dazugehörigen Widgets gibt es in verschiedenen Varianten. Außerdem bietet das Tool die Möglichkeit, individuelle Wegeanalysen zu generieren, die man per Link an Interessierte (z.B. Neukunden vor dem Tag eines erstmaligen Workation-Aufenthalts oder eines Retreats) übersenden kann, um über verschiedene Alternativen in der Verkehrsmittelwahl auf der Anreise zu informieren. Exemplarisch kann hier auf eine zentrale Instanz des Tools CleverRoute, die im Zuge des Projektes mosaca eingerichtet wurde, verwiesen werden.

Eingebettet in eine Homepage sieht das Widget dann beispielsweise wie auf diesem Screenshot aus:



Kapitel 8: Marketing zur Verknüpfung von Mobilität und Coworking

Bereits zu Beginn dieses Leitfadens wurde herausgestellt, weshalb hohe Synergien zwischen Mobilität und Coworking bestehen.

Daher bietet es sich auch an, die beiden Themen im Marketing zu verknüpfen, also Cross-Selling-Effekte zu generieren.

Denkbar sind beispielsweise Schnupper-Angebote für die neu geschaffenen oder bereits existierenden Sharing-Angebote. Kunden/-innen der Spaces können sich rabattiert oder kostenfrei für die Nutzung der Sharing-Angebote registrieren bzw. über ein einmaliges Fahrguthaben die Sharing-Angebote kostenfrei ausprobieren.

Für „Fix Desk“-Kund/-innen eines Spaces könnte die monatliche Rate auch stets ein monatliches Fahrguthaben beinhalten. Nicht alle werden das tatsächlich nutzen, deshalb sollte die Kalkulation im Sinne einer Mischkalkulation erfolgen. Im Gegenzug könnten Intensivnutzende des lokalen Carsharings auch die Möglichkeit erhalten, kostenfrei die Nutzung des nächstgelegenen Coworking-Spaces zum Arbeiten auszuprobieren.

Die Betreibenden des Carsharing-Angebots sollten bei dessen Bewerbung immer den Coworking-Space als Unterstützenden mit nennen und so auch Werbung für den Space machen.

Derartige Kombinationsangebote sollten auch über die sozialen Medien beider Anbieter kommuniziert werden. So können die jeweiligen Zielgruppen gegenseitig informiert werden. Wenn dabei unmissverständlich kommuniziert wird, weswegen beide Themen eine Synergie füreinander darstellen, lässt sich für beide Organisationen eine gewinnbringende Kooperation aufbauen.

Sofern noch keine Sharing-Angebote am Space existieren, kann ein Coworking-Space für den Sharing-Anbieter ein wertvoller Multiplikator sein und sollte frühzeitig, am besten noch vor Initiierung eines Sharing-Angebotes, involviert werden.

Für Zielgruppen mit Wohnort außerhalb der Region, bspw. Workation-Suchende oder Retreat-Interessierte stellt die Verfügbarkeit attraktiver Mobilitätsangebote am Ort des Coworking-Spaces ein besonderes Alleinstellungsmerkmal dar, über das sich diese Spaces auch von anderen ländlich gelegenen Spaces mit schlechter Verkehrsanbindung und nicht verfügbaren Alternativen zur Anreise mit Pkw abgrenzen können.

Und schließlich kann das Zusammenspiel aus Mobilitäts- und Coworking-Angebot auch gegenüber der wichtigen Zielgruppe „Unternehmen“ genutzt werden. Attraktive Mobilitätsangebote am Wohnort verschaffen Beschäftigten die Möglichkeit des Verzichts auf Zweitwagen. Coworking-Spaces bieten einen Ort für Austausch und Gemeinschaft sowie für konstruktive Team-Meetings und Seminare – in der Kombination also eine gute Ergänzung zum Büro, in das in vielen Fällen mit dem Erstwagen oder einem Dienst-Pkw gependelt wird.

Gerade vor dem Hintergrund der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)-Berichtspflichten, die bereits heute größere Unternehmen, spätestens ab dem 01.01.2026 aber auch die große Masse von kleinen und mittelständischen Unternehmen betrifft und die Auseinandersetzung mit Ressourcenverbräuchen (auch durch die Themen Gebäudenutzung/ Büroauslastung und Mobilität auf Arbeitswegen) erfordert, könnte das Thema zunehmend interessant werden.

Der vorliegende Leitfaden entstand im Rahmen des Projektes MOSACA II

Die vom Bundesumweltministerium geförderten Projekte MOSACA I und MOSACA II zielten darauf ab, in enger Zusammenarbeit mit Kommunen, Unternehmen und Betreibenden von Coworking-Spaces in Nordhessen ein Zielbild für zukunftsfähige Arbeit und Mobilität im Jahr 2035 zu entwickeln – und dieses auch exemplarisch erlebbar zu machen. Das Zielbild sah ein flächendeckendes Netzwerk von wohnortnahen Coworking-Spaces kombiniert mit nachhaltigen Verkehrsangeboten vor. Ziel sollte es sein, so Pendelwege zu reduzieren, Ressourcen effizienter zu nutzen und dadurch sowohl die Umwelt zu entlasten als auch die Lebensqualität im ländlichen Nordhessen zu verbessern. Durch die Kombination von Coworking und Carsharing sollte es den Pendelnden ermöglicht werden, den selteneren Pkw-Bedarf mit Carsharing und nicht mehr mit dem eigenen (Zweit-)Auto zu decken. Neben einer kontinuierlichen Netzwerkarbeit wurden in der Förderlaufzeit zwei Reallabore zur Kombination von Coworking und Carsharing- bzw. Bikesharing-Angeboten durchgeführt und evaluiert.

Impressum

Autoren dieser Broschüre

EcoLibro GmbH

Lindlastr. 2c
53842 Troisdorf



Michael Schramek

Geschäftsführender Gesellschafter

Tel.: +49 2241 26599 10
Mobil: +49 176 621 922 89
Mail: michael.schramek@ecolibro.de

Robin Knechtel

Projektmanager EcoLibro GmbH

Projektleitung MOSACA II

Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer

Universität Kassel
Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme
Mönchebergstraße 7
D-34125 Kassel

Tel.: +49 561 804 3381
E-Mail: c.sommer@uni-kassel.de

Fördermittelgeber:

Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz, nukleare Sicherheit und
Verbraucherschutz (BMUV)

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Förderprogramm:

#[mobilwandel2035](#)

Projektträger:

Zukunft – Umwelt – Gesellschaft (ZUG)
gGmbH

