



Vorstellung des Entwurfs der städtischen Rahmenkonzeption für die Initiierung, den Aufbau und Betrieb eines BürgerInnenCarSharings in den Außenstadtteilen

- ▶ 08.07.2021
- ▶ Marburg/Jesberg
- ▶ Michael Schramek, Geschäftsführender
Gesellschafter EcoLibro GmbH

Projektphasen im Überblick

Ab sofort bis Ende 2022



Vorschlag für ein Projekt mit 3 Pilot-Außenstadtteilen in vier Phasen

Bewerbungsphase	bis Ende Nov 2021
Konzeptionsphase	bis Ende Mrz 2022
Realisierungsphase	bis Ende Jul 2022
Betriebs- und Weiterentwicklungsphase	ab Aug 2022



Bewerbungsphase (bis Ende Nov 2021)

Bekundungen zur Nutzung und Bereitstellung von CarSharing-Fahrzeugen



Außenstadtteile können sich mit folgenden Unterlagen um eine Förderung beim Aufbau eines BürgerInnen-CarSharings bewerben:

- mind. 10 unverbindliche, glaubwürdige Interessensbekundungen zur Nutzung von CarSharing-Fahrzeugen
- Mind. 2 unverbindliche, glaubwürdige Bereitschaftsbekundungen zur Bereitstellung von Fahrzeugen (Bestandsfahrzeuge aus dem Außenstadtteil, alternativ gemeinschaftliche Finanzierung gebrauchter Verbrenner-Pkw oder neuer/gebrauchter E-Pkw)

Stadt stellt dazu einen Leitfaden für den Aufbau eines BürgerInnen-CarSharings sowie Formblätter zur Verfügung.



Bewerbungsphase (bis Ende Nov 2021)

Auswahl durch die AG Mobilität und Versorgung



Die AG Mobilität bewertet die bis Ende Nov 2021 bei der Stadt eingehenden Bewerbungen und wählt 2-3 Außenstadtteile als Pilotstadtteile aus.

Sofern Ginseldorf bis dahin eine entsprechende Bewerbung vorlegt, ist es als einer von drei Stadtteilen für die Förderung gesetzt und kann direkt in die nächste Phase starten.

Außenstadtteile, die nicht ausgewählt werden, können auf eigene Kosten von Anfang an oder später unter Nutzung der übergreifenden Elemente teilnehmen.



Konzeptionsphase (bis Ende Mrz 2022)

Geförderte Außenstadtteile erarbeiten eigene Grobkonzepte



Mit fachlicher Unterstützung durch einen CarSharing-Berater erarbeiten die Stadtteile eigene Grobkonzepte für ein BürgerInnen-CarSharing.

Unterstützungsumfang durch einen CarSharing-Berater je Stadtteil

- 2 Workshops à 2-3 Stunden
- Fachliches Feedback zum Grobkonzeptentwurf

Monatliche Vernetzungstreffen während der Konzeptionsphase, um mit den Pilotstadtteilen und ggf. weiteren Akteuren wo möglich Gemeinsamkeiten und wo nötig individuelle Lösungen abzustimmen.



Konzeptionsphase (bis Ende Mrz 2022)

Inhalte des Grobkonzepts



Notwendige Inhalte des Grobkonzepts

- Zielsetzung für die ersten 12 Monate und die ersten fünf Jahre
- Zielgruppen
- Herkunft der einzubringenden zwei Fahrzeuge bzw. der finanziellen Mittel zum Erwerb gebrauchter Fahrzeuge
- Standorte, bei E-Fahrzeugen inkl. Lademöglichkeit
- Tarifmodell
- Verantwortlichkeiten im Betrieb
- Sofern bereits vorhanden, erste Ideen zum Ausbau über die ersten beiden Fahrzeuge hinaus
- Stadtteilspezifische Komponenten des Corporate Designs



Realisierungsphase

Voraussetzung für die Unterstützung in der Realisierungsphase



Folgende Unterlagen sind als Voraussetzung für eine Unterstützung in der Realisierungsphase durch die Außenstadtteile bis spätestens Ende März 2022 einzureichen:

- Schriftliches Grobkonzept
- Benennung verantwortlicher Personen zur Wahrnehmung der vor Ort im laufenden Betrieb anfallenden Aufgaben
- Verbindliche Bekundung zur Bereitstellung von mind. zwei Fahrzeugen
- Verbindliche Benennung von 1-2 Sharing-Stationen



Realisierungsphase

Unterstützungsleistungen in der Realisierungsphase

- Unterstützung durch einen CarSharing-Berater bei der Durchführung einer öffentlichen Auftaktveranstaltung im Stadtteil zur Bewerbung des Sharing-Angebots
- Regelmäßige Vernetzungstreffen mit fachlicher Begleitung durch einen Sharing-Berater und den Sharing-Dienstleister
- Vorbereitung der Sharing-Stationen (Markierung, Beschilderung, ...)
- Integration der Fahrzeuge in die durch die Stadt 3 Jahre kostenfrei für jeweils 2 Kfz bereitgestellte Sharing-Plattform
(Kosten anderer Plattformen wären durch die Stadtteile selbst zu tragen)



Realisierungsphase

Bereitstellung einer flexiblen Sharing-Technologie (3 Jahre kostenfrei für 2 Kfz)



- Individuelles Design je Stadtteil
- Definition unterschiedlicher Nutzergruppen
- Buchungsmöglichkeit auch an anderen Stadtteilen/Stationen
- Stations-CarSharing und optional OneWay- bzw. pulsierendes CarSharing
- Individuelle Tarifmodelle je Nutzergruppe sowie ein einheitliches Tarifmodell für NutzerInnen aus den sonstigen Stadtteilen.
- einheitliche Gebührenregelung bei Nichtbeachtung der Regularien wie Überziehung, Nichtabholung, Sonderreinigungen, Schäden, ...)
- Telematik im Fahrzeug oder Schlüsseltresor, jeweils angebunden an das Buchungsportal
- Automatische Disposition, möglichst unter Berücksichtigung aktueller Reichweiten der Elektrofahrzeuge
- Eignung nicht nur Kfz, sondern auch Fahrräder, Pedelecs, Lastenpedelecs, E-Roller und ÖPNV-Tickets



Realisierungsphase

Bereitstellung von Dienstleistungen des Sharing-Dienstleisters (3 Jahre kostenfrei für 2 Kfz)



- Integration von Bestandsfahrzeugen
- Versicherung der Fahrzeuge als Selbstfahrervermietfahrzeug
- Unterstützung der Stadtteilverantwortlichen bei der Einrichtung der Plattform je Stadtteil sowie bei der Entwicklung von in der Software abbildbaren Nutzergruppen und Tarifmodellen
- Verbau der Sharing-Technologie in den Fahrzeugen
- Einweisung der Ansprechpartner vor Ort in die Technologie
- Betrieb einer 24/7/365-Hotline
- Abwicklung der Faktura und Aufteilung der Einnahmen an die Berechtigten (Fahrzeugsteller, Akteursorganisation vor Ort, ggf. Stadt als Beteiligung an den Kosten der Sharing-Technologie nach den ersten drei Jahren, ...)
- Teilnahme an den regelmäßigen Vernetzungstreffen



EcoLibro



strategische & operative Mobilitätsberatung



Betriebs- und Weiterentwicklungsphase

Aufgaben, die vor Ort wahrgenommen werden müssen



Aufgaben, die vor Ort durch ehrenamtliche Akteure wahrzunehmen sind:

- Bewerbung des Sharing-Angebots
- Ansprechpartner für Interessierte
- Pflege und Reinigung der Fahrzeuge
- Monatliche Checklisten zu Betriebssicherheit, Schäden und Reinigungszustand
- Verbringung in Werkstätten
- Ansprechpartner für den Sharing-Dienstleister im Falle von technischen Störungen am Telematiksystem/Tresor



Entwicklung eines Corporate Designs

Gemeinsame Elemente für eine individuelle Darstellung des Bürger-CarSharings in den Stadtteilen



Parallel zur Bewerbungs- und Konzeptionsphase Entwicklung eines Corporate Designs

Gemeinsame Elemente könnten sein:

- Logo
- Schrift
- ggf. Farben
- ggf. Namenselemente
- Gestaltungsrichtlinien für Homepage, Schilder, Aufkleber, Fahrzeugbeklebungen

Individuelle Elemente könnten sein:

- Name
- Sponsoren
- ggf. Farben
- Tarifmodelle

Individuelle Gestaltung der Stationen und
Buchungsplattformen so, dass sie trotzdem als Teil
des Gesamtangebots zu erkennen sind



Kosten der Unterstützung durch die Stadt

Für Beratung, Corporate Design und CarSharing-Technologie/-Dienstleistung



Kostenart	Maßnahme	Betrag je	Jahre	Anzahl	Stadtteil/ Stadt	Summe
Beratungskosten	Leitfaden für ein BürgerInnen-CarSharing	4.000 €	1	1	1	4.000 €
	Zwei Workshops Konzeptentwicklung	900 €	1	2	3	5.400 €
	Feedback zum schriftlichen Konzept	500 €	1	1	3	1.500 €
	Eine öffentliche Veranstaltung	1.200 €	1	1	3	3.600 €
	fachl. Begleitung regelmäßige Vernetzungstreffen	400 €	3	9	1	10.800 €
	Teilnahme CS-Dienstleister an Vernetzungstreffen	150 €	3	9	1	4.050 €
Einmalkosten Sharing-Technologie	Whitelabel-Version der Software je Stadtteil	2.000 €	1	1	3	6.000 €
	Technik je Fahrzeug	700 €	1	2	3	4.200 €
Corporate Design	Entwicklung Corporate Design	5.000 €	1	1	1	5.000 €
	Stationsschilder inkl. Ständer	300 €	1	1	3	900 €
	Bodenmarkierungen	200 €	1	2	3	1.200 €
	Fahrzeugbeklebungen	300 €	1	2	3	1.800 €
Laufende Kosten 3 Jahre	CarSharing-Software-Lizenz und GSM-Verbindung	1.500 €	3	2	3	27.000 €
	Selbstfahrervermietversicherung	1.200 €	3	2	3	21.600 €
						93.050 €

netto



Zusammenfassung der Diskussion (1/2)

Ergebnisübersicht

- Diskutiert wurden zunächst Fragen zu Versicherungen (Wer wird Versicherungsnehmer?) und zur Rolle des einzusetzenden Dienstleisters. Es ist vor diesem Hintergrund festzuhalten, dass Privatpersonen nur in seltenen Fällen ihre bestehende Kfz-Versicherung in eine für den Sharing-Betrieb notwendige Selbstfahrervermietversicherung umwandeln können. Deshalb schlägt Herr Schramek vor, die Fahrzeuge durch den Sharing-Dienstleister versichern zu lassen. Alternativ könnte ein ggf. zu gründender Verein (nicht gemeinnützig) dem Bundesverband CarSharing beitreten und dessen Rahmenvertrag nutzen.
- Der durch die Stadt zu beauftragende Dienstleister agiert im Auftrag der Verantwortlichen in den Stadtteilen und übernimmt diverse, individuell abzustimmende Aufgaben für diese. Vorschlag dazu auf Folie 10.
- Weiterer Diskussionspunkt war die Frage von Zentralität vs. Dezentralität. Hier wurden Vor- und Nachteile dieser beiden Ansätze eines aufzubauenden CarSharing-Systems gegeneinander abgewogen. Festzuhalten ist, dass es gewisse Elemente des Systems geben sollte, die gemeinsam erarbeitet und einheitlich ausgestaltet werden. Durch zentrale Strukturen zu erzielende Synergieeffekte sollten sinnvollerweise genutzt werden. Gleichzeitig muss es möglich sein, dass die Angebote in den Stadtteilen individuell angepasst und partizipativ gestaltet werden können, ganz den jeweiligen Anforderungen und Bedürfnissen vor Ort entsprechend. Eine solche teilindividualisierte, partizipative Vorgehensweise stellt sicher, dass das Commitment vor Ort sowie die Identifikation mit dem Projekt hoch sind. Gleichzeitig sorgt sie für eine gewisse Effizienz und die Möglichkeit, das System mit steigender Nachfrage wachsen zu lassen.
- Um das in Punkt 2 definierte Vorgehen zu ermöglichen, wurde die Rahmenkonzeption entsprechend angepasst. Es sind nun monatliche Vernetzungstreffen während der Konzeptionsphase vorgesehen, um mit den Pilotstadtteilen und ggf. weiteren Akteuren wo möglich Gemeinsamkeiten und wo nötig individuelle Lösungen abzustimmen.

Zusammenfassung der Diskussion (2/2)

Ergebnisübersicht

- In der Diskussion kam die Frage auf, wie das CarSharing rechtskonform und effizient organisiert werden kann, d.h. ob beispielsweise ein Verein oder eine GmbH zu gründen sind. Unklar blieb, ob eine solche Organisation zum Zwecke des CarSharings gemeinnützig sein muss (Förderbedingung laut Verkehrsministerium?) bzw. überhaupt gemeinnützig sein darf (anderslautende Bescheide der Finanzbehörden in der Vergangenheit). Herr Schramek klärt diesen Punkt.
- Es wurde vorgeschlagen, die Frage der Rechtsform, etc. nach der Auswahl der drei Pilotstadtteile zu klären. Grundsätzlich könnte ein übergeordneter Verein mit Ortsgruppen in den einzelnen Stadtteilen gegründet werden, um Verwaltungsaufwand zu reduzieren und gleichzeitig lokale Partizipation zu ermöglichen. Neu hinzukommende Stadtteile könnten einfach beitreten und neue Ortsgruppen gründen.
- Laut Aussage von Teilnehmenden aus den unterschiedlichen Stadtteilen sollte es kein Problem darstellen, die im Rahmen der Bewerbungen einzuholenden Interessensbekundungen von NutzungsinteressentInnen zusammenzustellen. Als schwieriger bewertet wurde das Einholen von Bereitschaftsbekundungen zur Bereitstellung von Fahrzeugen. Hier sei darauf hingewiesen, dass alternativ zur Bereitstellung von Bestandsfahrzeugen aus dem Außenstadtteil auch die Option der gemeinschaftlichen (ggf. sponsorengestützten) Finanzierung neuer/gebrauchter (E-)Pkw besteht. Anmerkung nachträglich: die Bereitstellung von Fahrzeugen kann auch der Dienstleister übernehmen, Voraussetzung dafür: 10 BürgerInnen bezahlen jeden Monat pauschal 50 €, die zum Teil als Guthaben für die eigene Nutzung angerechnet werden. Nutzungsentgelte Dritter reduzieren die Zahlungspflichten der 10 BürgerInnen, bei guter Nutzung sogar ganz auf Null.
- Die Teilnehmenden äußern den Wunsch, dass ihnen Informationen zu Versicherungen, möglichen Organisationsstrukturen sowie zum Leistungskatalog für die Ausschreibung der Sharing-Technologie/-Dienstleistung möglichst zeitnah bereitgestellt werden.



„Nichts ist so stark wie eine Idee,
deren Zeit gekommen ist.“

Victor Hugo

Starten Sie jetzt!

Ihr Ansprechpartner:

Michael Schramek

Geschäftsführender Gesellschafter

Bereichsleiter Sharing | Wohnen | Ländlicher Raum

Tel: +49-2241-26599 10
mobil: +49-176 - 621 922 89
Fax: +49-2241-26599 29
Mail: michael.schramek@ecolibro.de

