



CarSharing für ländliche Stadtteile von Marburg

▶ Teil 1

17.05.21

Jesberg/Marburg/Zoom

- ▶ **Michael Schramek**
Geschäftsführender Gesellschafter EcoLibro GmbH
- ▶ **Philip Müller**
Projektmanager EcoLibro GmbH

Gründungsmitglied im



NiMo Netzwerk intelligente Mobilität



Einleitung durch die Stadt Marburg

Einführungsvortrag „CarSharing im ländlichen Raum“

Kurzvorstellung der ausgefüllten Fragebögen

Einweisung in das „Conceptboard“

Vorauswahl der zu unterstützenden Stadtteile in Kleingruppen

Weitere Vorgehensweise



Agenda

Einleitung durch die Stadt Marburg



Einleitung durch die Stadt Marburg

Einführungsvortrag „CarSharing im ländlichen Raum“

Kurzvorstellung der ausgefüllten Fragebögen

Einweisung in das „Conceptboard“

Vorauswahl der zu unterstützenden Stadtteile in Kleingruppen

Weitere Vorgehensweise



Agenda

Einführungsvortrag „CarSharing im ländlichen Raum“

Einleitung durch die Stadt Marburg

Einführungsvortrag „CarSharing im ländlichen Raum“

Kurzvorstellung der ausgefüllten Fragebögen

Einweisung in das „Conceptboard“

Vorauswahl der zu unterstützenden Stadtteile in Kleingruppen

Weitere Vorgehensweise





Bereich Elektromobilität



Bereich Betriebliches Mobilitätsmanagement



Bereich Sharing - Wohnen - Ländlicher Raum



Meine Verkehrsmittel

Seit sechs Jahren ohne eigenen Pkw, auf dem Dorf lebend



CarSharing



CarSharing

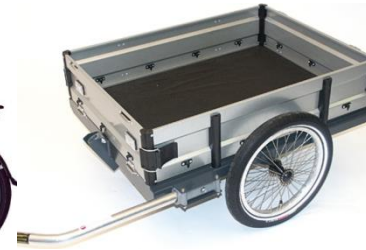
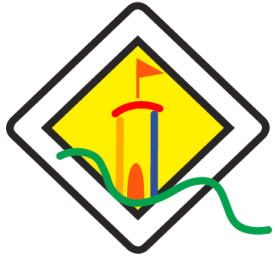


Elektrolastenrad



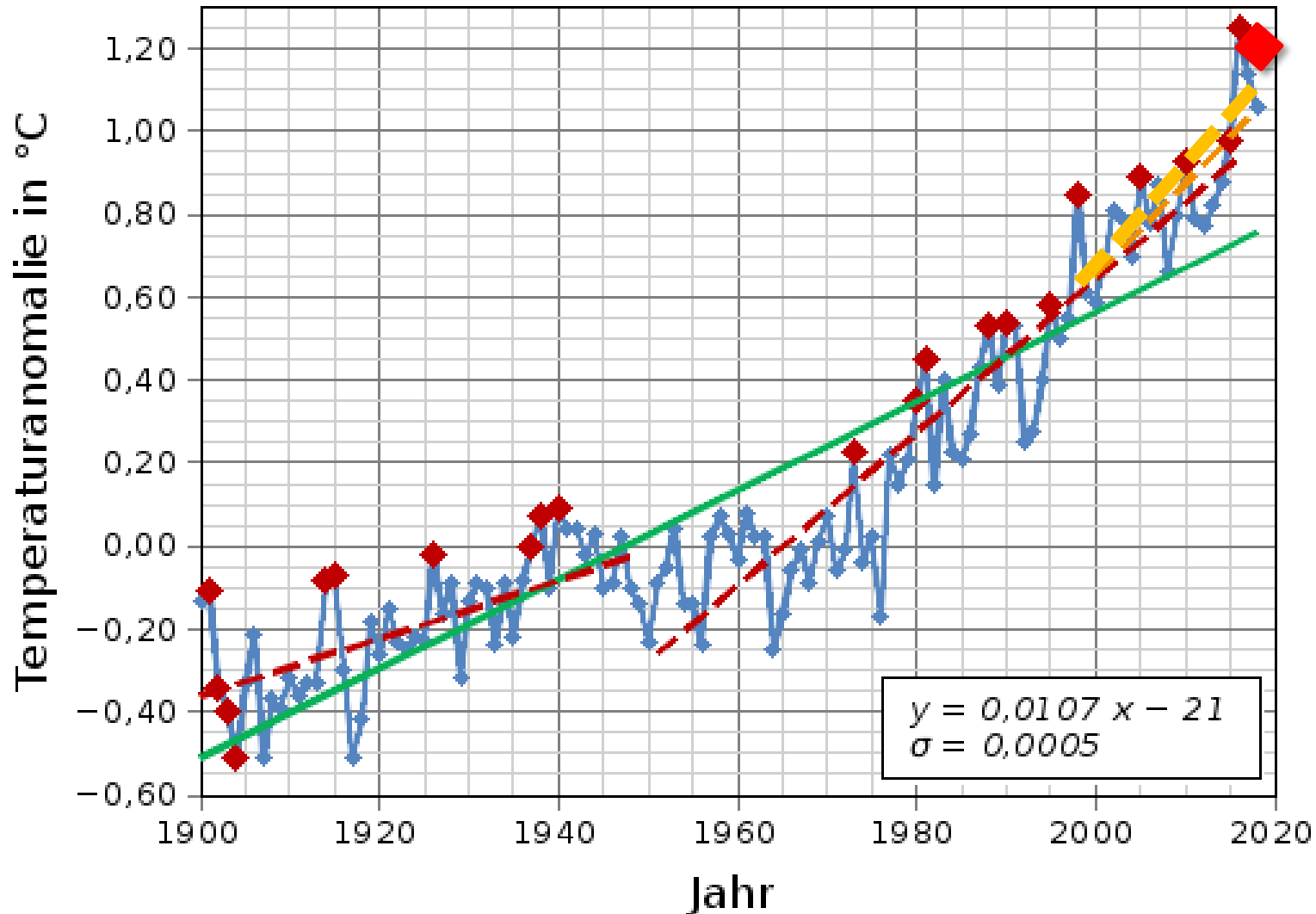
Realisierte Mobilitätsangebote des Vereins

Das Leben in Jesberg attraktiver und preisgünstiger machen



Entwicklung der mittleren Temperatur auf der Erde

19 der 20 wärmsten Jahre im Zeitraum seit 2000



Nicht ein bisschen anders, sondern ganz anders

Reduktion auf 20% von heute

von **9** – **2** – **10**
auf in

Was geht mit einem CO₂-Budget von 500 kg für Mobilität?

Mobilität
Ernährung
Heizen
Konsum

Tonnen
jeweils
20-30%

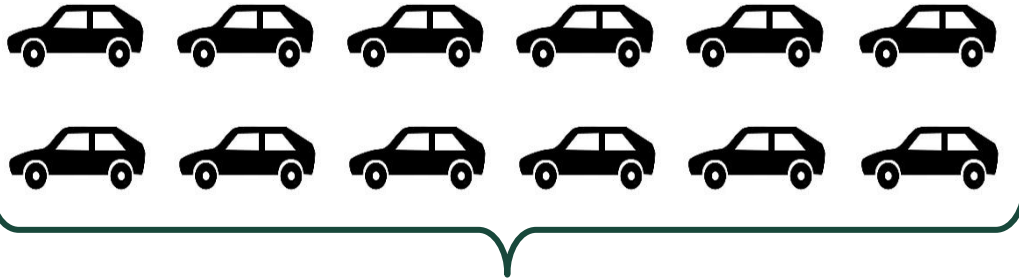
- 5.000 km fahren mit Diesel
- 1/12 Diesel-Pkw produzieren (6 t)
- 1/24 E-Pkw produzieren (12 t)
- 1/36 Audi e-tron (18 t)
- 0,7 Hin-/Rückflug Mallorca (0,7 t)



Sharing von Autos & anderen langlebigen Gütern

Effizienterer und bewussterer Umgang mit Ressourcen

1 Produktionsemissionen sinken durch weniger Fahrzeuge

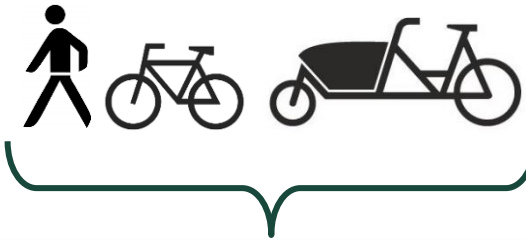
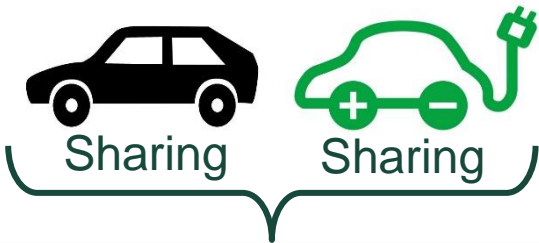


72 t CO₂ (E-Pkw = 144 t)



18 t CO₂

2 Nutzungsemissionen sinken durch Mobilitätsmix



Strecke 40%

20%

40%

37% eines allein genutzten Benziners



Bundesverfassungsgerichtsurteil vom 29.04.2021

Mit den Worten eines deutschen Philosophen

zukünftig

Die Freiheit des Einen endet dort, wo die Freiheit des Anderen beginnt.

Immanuel Kant (1724-1804)



Standardprozess CarSharing

Effizienterer und bewussterer Umgang mit Ressourcen



Fahrzeugbewirtschaftung

Reparatursteuerung

Führerscheinkontrolle

Automatisch am Schlüsseltresor, am Bordcomputer oder sporadisch online/offline



CarSharing-Modelle im Vergleich

Klassisches -, Free-floating & One-Way-CarSharing

Stationsbasiert

Das Fahrzeug wird an einer Station in der Nähe abgeholt und muss dort hin zurück gebracht werden.



„Klassisches CarSharing“

- Feste, ortsgebundene Stationen oder Zonen
- Abholung und Rückgabe des Fahrzeugs an fester Station
- Großstädte und ländliche Räume
- Spontane und langfristige Buchung

Free-floating

Das Fahrzeug steht dort, wo der letzte Kunde es abgestellt hat. Man ortet es per Handy.



„Neue CarSharing-Angebote“

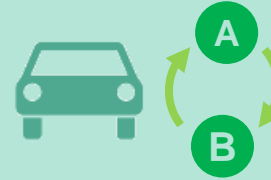
- Beliebiger Fahrzeugstandort innerhalb Wirtschaftsgebiet
- V.a. in Großstädten und Ballungsräumen wirtschaftlich betreibbar
- Nur spontane Buchung der Fahrzeuge

CarSharing-Modelle im Vergleich

Klassisches -, Free-floating & One-Way-CarSharing

One-Way CarSharing

Die Buchung kann an einer Zwischen-Station beendet werden und zu einem späteren Zeitpunkt am Abholort abgegeben werden.



One-Way CarSharing

- Unterbrechung der Fahrt an einer anderen Station
- Rückfahrt zu einem späteren Zeitpunkt
- Fahrzeuge spontan oder langfristig buchbar
- Zwischenform zwischen stationsbasiertem und free-floating CarSharing

CarSharing-Nutzerkreise

Verschiedene Nutzungsmodelle für verschiedene Teilnehmergruppen

Öffentlich zugängliches CarSharing

- Für Jedermann/Jedefrau
- Dauerhaft frei zugängliche Stellplätze sind eine notwendige Voraussetzung
- AnsprechpartnerIn/KümmererIn vor Ort
- Kombination mit Blockzeiten für Ankerkunden möglich



Corporate CarSharing für dienstliche und private Nutzung der Mitarbeitenden

- Stellplätze auf Privatgrundstück möglich
- AnsprechpartnerIn in der Organisation
- Abwicklung der privaten Buchungen, Faktura etc. über den CarSharing-Anbieter



Interne Fahrzeugpools

- In Unternehmen/ Quartieren

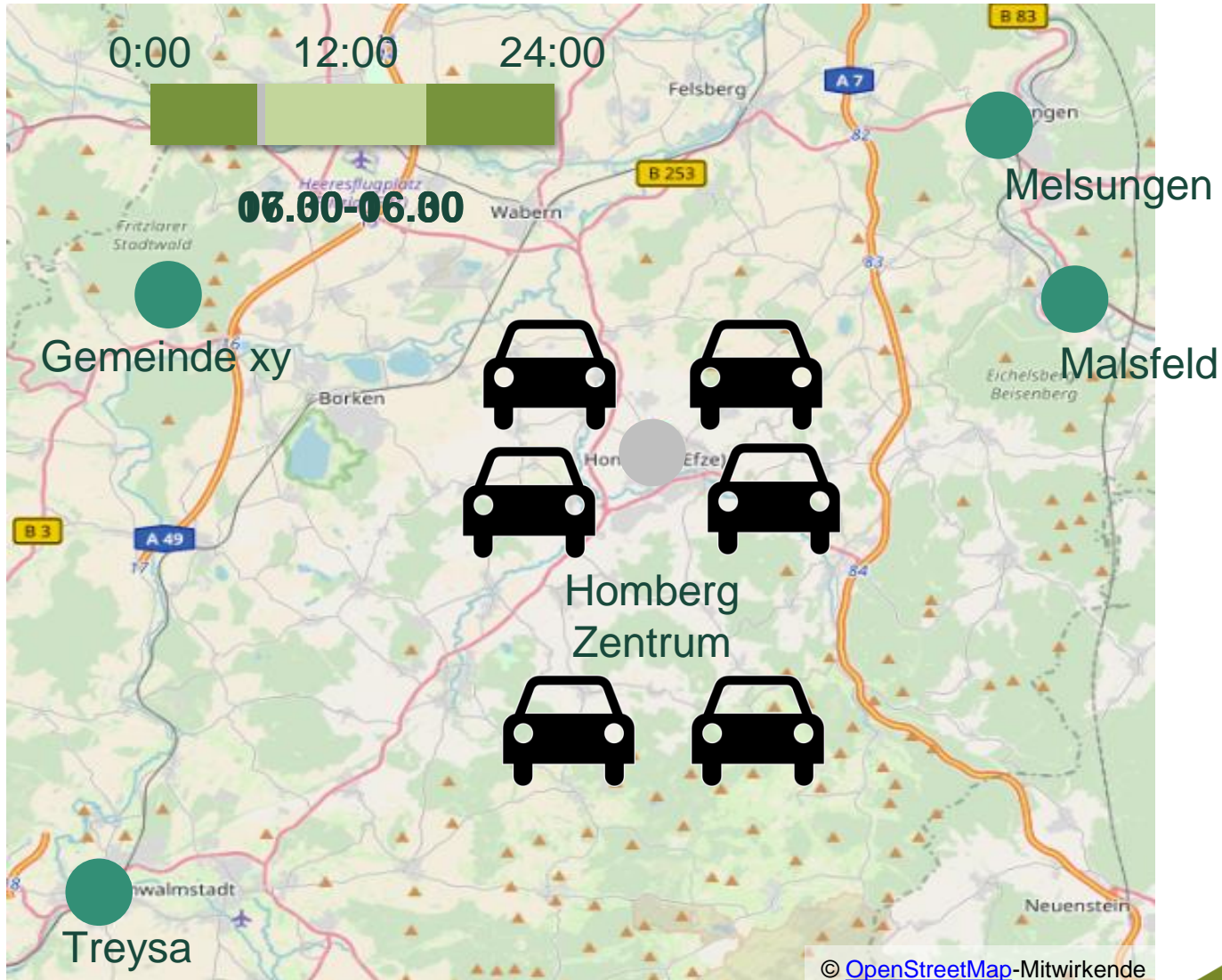
Mischformen

- Fahrgemeinschaften / Vereinsnutzung / Firmenwagen 4.0



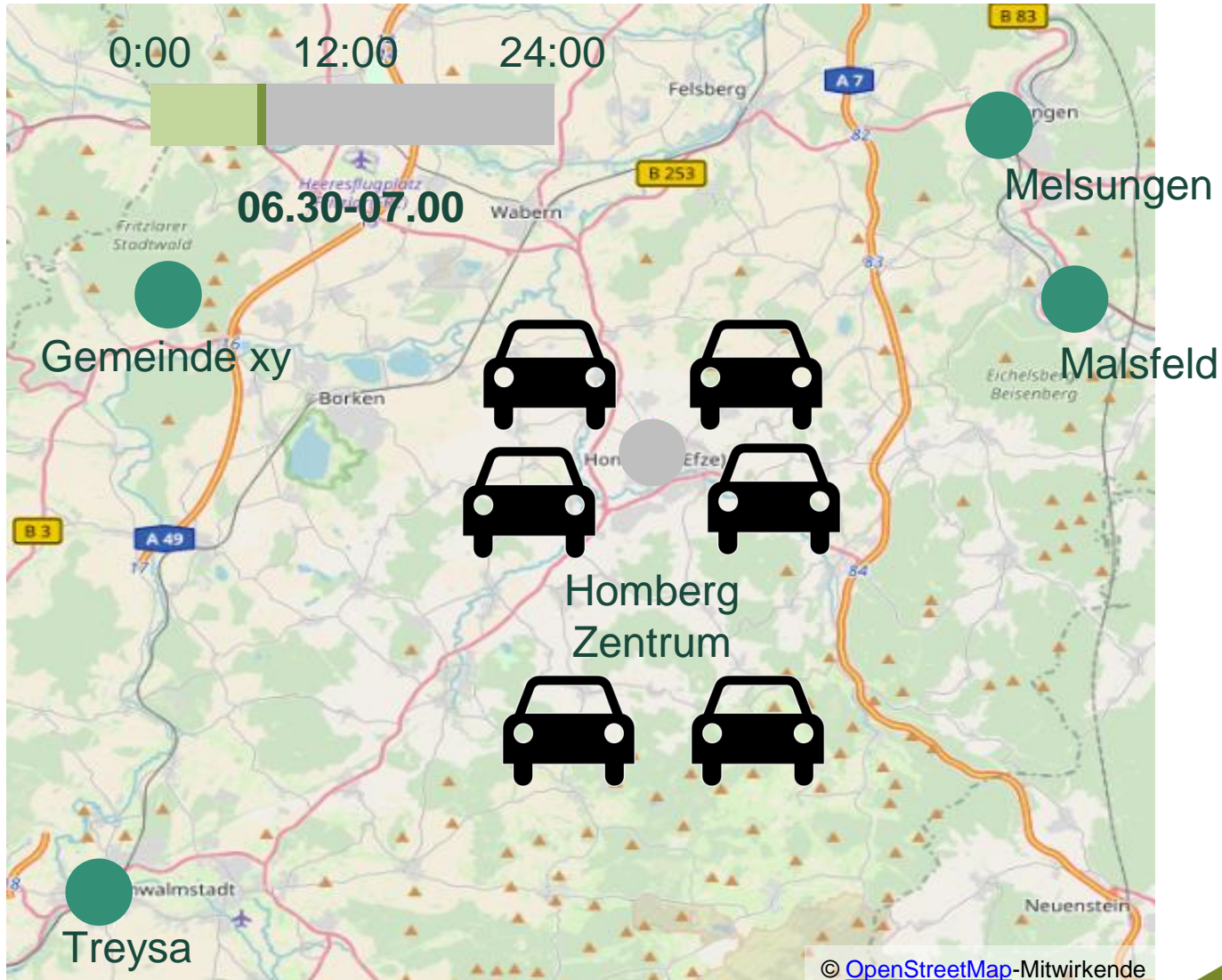
Pulsierendes Corporate (E-)CarSharing

Pilotprojekt Homberg (Efze)



Pulsierendes Corporate (E-)CarSharing

Sonderform des Corp. CarSharing bzw. öffentlichen CarSharings



Beschaffung der CarSharing-Fahrzeuge

Beschaffungswege



	CarSharing-Anbieter	Ankerkunde	BürgerInnen
Neufahrzeuge	x	x	(x)
Bestandsfahrzeuge		x	X
Gebrauchtfahrzeuge	(x)	(x)	(x)

Mehrere Privat-Personen bezahlen anteilig den Mindestumsatz beim CarSharing-Anb.

Eine Privat-Person stellt den eigenen (Zweit-)Wagen zur Verfügung

Mehrere Privat-Personen (kredit-)finanzieren gemeinsam ein gebrauchtes Fahrzeug



Fahrzeugkategorien

Von ganz klein bis ganz groß



Fahrzeugkategorien

(elektrische) Zweiräder im Sharing



Quelle: Velofactor



Fahrzeugkategorien

Für die Zielgruppen Jugendliche und Senioren ohne Pkw-Führerschein

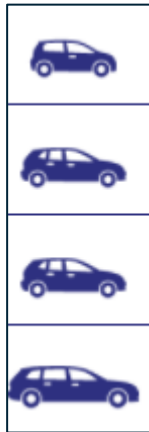


Citroen Ami (Akku 5,5 kW)
Reichweite bis 70 km
Höchstgeschwindigkeit 45 km/h
Wendekreises 7,20 m
halber Parkplatz
Preis ca. 6.000 €



Fahrzeugklassen

Nach Größe gestaffelt



XXS Miniklasse
XS Smart
S Kleinwagen
M Mini Cooper
L Kombi/Cabrio
XL Komfortklasse
2XL kl. Transp. o. Bus
3XL gr. Transp. / gr. 9-Sitzer-Bus




Vermietpreise

Tarifierung und Nutzungspreise von CarSharing-Angeboten


Verschiedene Tarife mit oder ohne Grundgebühr

  Verschiedene Nutzungspreise je nach Fahrzeugklasse   

  Zusammensetzung aus Zeit- und Kilometerpreis (immer inkl. Kraftstoff/Strom)
→ bewusste Nutzung nach Dauer und Entfernung

 Reduzierter Nachstundenpreis nachts reduziert
→ Anreiz zur Nutzung in Randzeiten

 Tages-/Wochenpreispauschale (zzgl. Kilometer)
→ auch bei langer Buchung attraktives Angebot

 Reduzierter Kilometerpreis bei weiterer Fahrt (z.B. ab 101. Km je Buchung)
→ auch bei weiter Fahrt attraktiv

Weitere Sonderpreise:

- Spontanpreis – Vergünstigung bei spontaner Buchung
- Familientarife
- Vorauszahlung / Kautions



Vermietpreise

Weitere Konditionen und Gebühren



Vorzeitige Rückgabe und Überziehung



Stornokosten



Sonderkosten für zusätzliche Reinigung, Strafzettelbearbeitung



Selbstbeteiligung im Schadensfall / Reduktion durch jährlichen Fixbetrag



Bearbeitungsgebühr bei Rückbuchungen



CarSharing-Preise

Beispiel Scouter-CarSharing










scouter

SO GEHT'S

AUTOS / PREISE

AUTO BUCHEN



	 SPEZIAL	 S	 M	 L	
Modelle	INFO	INFO	INFO	INFO	
Stunde (7-24 Uhr)	1€	2€	3€	4€	
Stunde (0-7 Uhr)	0,50€	0,50€	0,50€	0,50€	
Tag (24 Stunden)	20€	20€	30€	40€	
Woche	100€	100€	150€	200€	
km (1-100)	32 ct inklusive Kraftstoff				
km (101-∞)	25 ct inklusive Kraftstoff				
Ausstattung	 Klima	 Navi	 Kindersitz*	 Umweltplakette	 Ganzjahresreifen

Tag: 24 Stunden ab jedem beliebigen Zeitpunkt. Woche: 7×24 Stunden ab jedem beliebigen Zeitpunkt. Der niedrigere km-Preis wird bei jeder Fahrt ab dem 101. Kilometer berechnet.

* in den Klassen Spezial, S und M

Preise gelten bei einem monatlichen Grundpreis von 5,00 €.
Ohne Grundpreis 0,50 € pro Stunde mehr.

Oft gestellte Fragen (FAQ)

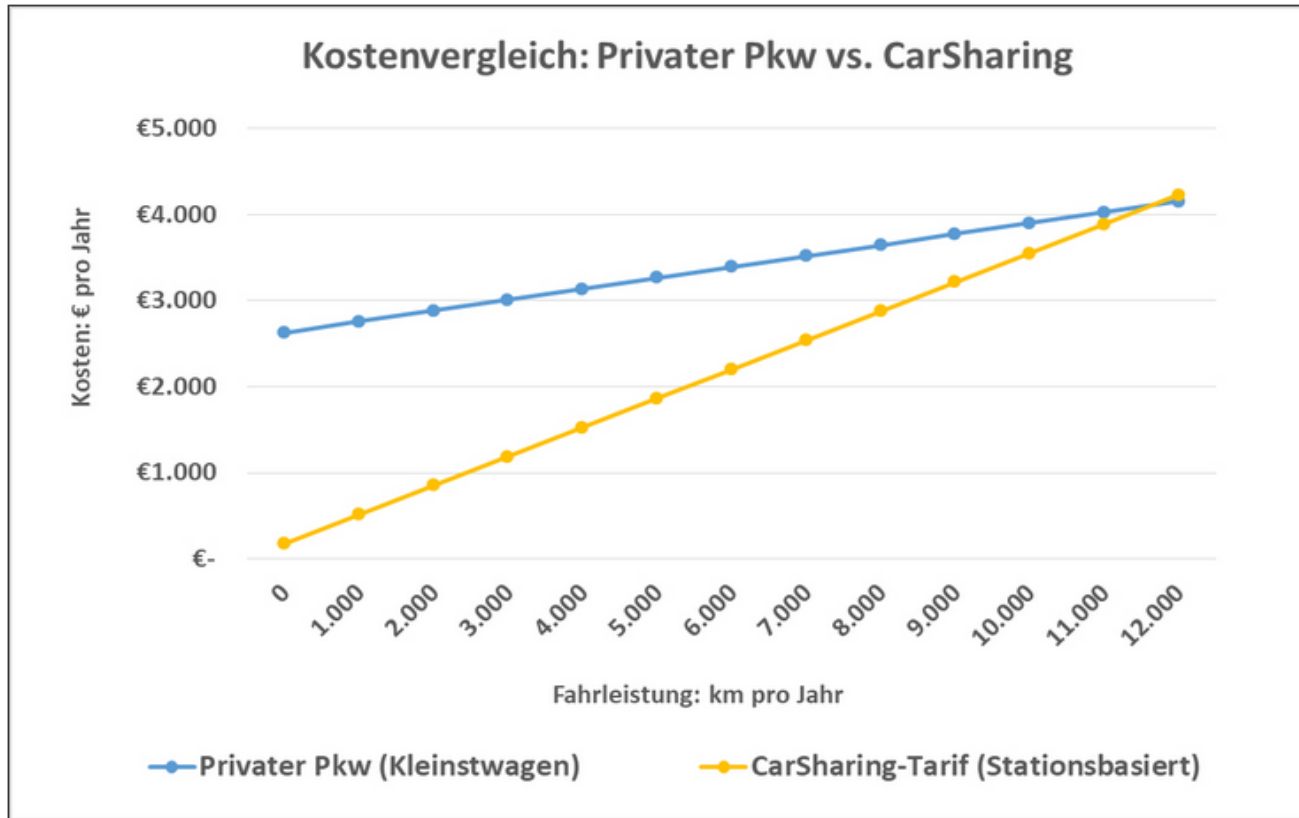


- Fahrzeug als Selbstfahrervermietfahrzeug zugelassen und versichert
- Kraftstoff im Kilometerpreis inklusive
- Wartungs- und Reparaturkosten ebenso
- „normale“ Reinigung ca. 1 Mal im Monat inklusive.
- Sonderreinigung zu Lasten des Verursachers
- Jeder Nutzer kontrolliert den Zustand des Fahrzeugs, Meldung bei Beanstandung
- Möglichkeit der Reservierung für den Fahrzeugsteller/Ankerkunden
- Man kann immer nur bis zum Beginn der nächsten Buchung buchen (30min Puffer)



CarSharing im Vergleich

CarSharing vs. Privat-Pkw - Für wen lohnt sich CarSharing finanziell?



Kostenvergleich privater Pkw vs. CarSharing. Der Vergleichs-Pkw ist einer der 10 günstigsten Kleinstwagen in Deutschland laut ADAC Autokostenrechnung. Die monatlichen Kosten wurden anhand ADAC-Autokostenrechner ermittelt. Der CarSharing-Tarif ist ein Normaltarif eines stationsbasierten Anbieters ohne Rabatte. Die einmalige Anmeldegebühr und ein Sicherheitspaket zur Reduzierung der Selbstbeteiligung im Schadensfall wurden eingerechnet. Treibstoff ist im CarSharing-Tarif enthalten. Kosten-Erhebung im März 2019 (Grafik: bcs)

Quelle: Bundesverband CarSharing e.V.



Für wen lohnt sich CarSharing?



ZweitwagenbesitzerInnen, die diesen nicht für tägliche Arbeitswege benötigen

Beschäftigte, die den Weg zur Arbeit zu Fuß, mit dem Rad oder ÖPNV zurücklegen können

Beschäftigte, die regelmäßig 2-3 Tage/Woche im Homeoffice arbeiten

Die meisten RentnerInnen

Familien, die den großen Pkw abschaffen und auf ein kleines umsteigen

Enkel, die nach dem Führerschein unbedingt ein eigenes Auto wollen

Unternehmen, die gelegentliche Dienstfahrten haben



Kosten eines privaten Fahrzeugs, integriert ins CarSharing

Übernahme der Kosten für Sharing-Technologie sowie Versicherung durch den Fahrzeuggesteller

VW Polo 1.0 Comfortline 5-türig, 55 kW, 16.150 €	Privat-Kfz (brutto)	Privat-Kfz & CarSharing außerhalb eigener Nutzungszeiten (brutto)			
eigene Fahrleistung p.a.	11.000 km	11.000 km	11.000 km	11.000 km	11.000 km
CarSharing-Fahrleistung p.a.	km	km	5.000 km	10.000 km	15.000 km
Fahrleistung gesamt p.a.	11.000 km	11.000 km	16.000 km	21.000 km	26.000 km
Wertverlust	1.450 €	1.450 €	1.561 €	1.670 €	1.777 €
Versicherung	727 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €	1.200 €
Steuer	62 €	62 €	62 €	62 €	62 €
Kraftstoff (1,30 € je L Super)	787 €	787 €	1.144 €	1.502 €	1.859 €
Ölkosten	16 €	16 €	24 €	33 €	42 €
Reifen	91 €	91 €	132 €	174 €	215 €
Reparatur und Wartung	391 €	391 €	447 €	568 €	627 €
CS-Technik/Dienstleistung		1.471 €	1.471 €	1.471 €	1.471 €
CS-Umsatz (0,42 € je km)			-2.100 €	-4.200 €	-6.300 €
Umsatzabhängige CS-Kosten (25%)			525 €	1.050 €	1.575 €
Gesamtkosten Pkw	3.524 €	5.467 €	6.566 €	7.729 €	8.828 €
Gesamtkosten Pkw abzgl. Umsatz	3.524 €	5.467 €	4.466 €	3.529 €	2.528 €
km-Kosten Pkw	0,32 €	0,50 €	0,28 €	0,17 €	0,10 €
Netto-Kosten des Fahrzeugstellers	3.524 €	5.467 €	3.070 €	1.849 €	1.069 €

ohne Prozesskosten fürs
Fahrzeughandling vor Ort



Kosten eines privaten Fahrzeugs, integriert ins CarSharing

Übernahme der Kosten für Sharing-Technologie sowie Versicherung durch einen Dritten

VW Polo 1.0 Comfortline 5-türig, 55 kW, 16.150 €	Privat-Kfz (brutto)	Privat-Kfz & CarSharing außerhalb eigener Nutzungszeiten (brutto)			
eigene Fahrleistung p.a.	11.000 km	11.000 km	11.000 km	11.000 km	11.000 km
CarSharing-Fahrleistung p.a.	km	km	5.000 km	10.000 km	15.000 km
Fahrleistung gesamt p.a.	11.000 km	11.000 km	16.000 km	21.000 km	26.000 km
Wertverlust	1.450 €	1.450 €	1.561 €	1.670 €	1.777 €
Versicherung	727 €	727 €	727 €	727 €	727 €
Steuer	62 €	62 €	62 €	62 €	62 €
Kraftstoff (1,30 € je L Super)	787 €	787 €	1.144 €	1.502 €	1.859 €
Ölkosten	16 €	16 €	24 €	33 €	42 €
Reifen	91 €	91 €	132 €	174 €	215 €
Reparatur und Wartung	391 €	391 €	447 €	568 €	627 €
CS-Technik/Dienstleistung					
CS-Umsatz (0,42 € je km)			-1.250 €	-4.200 €	-6.300 €
Umsatzabhängige CS-Kosten (25%)			313 €	1.050 €	1.575 €
Gesamtkosten Pkw	3.524 €	3.524 €	4.410 €	5.786 €	6.884 €
Gesamtkosten Pkw abzgl. Umsatz	3.524 €	3.524 €	3.160 €	1.586 €	584 €
km-Kosten Pkw	0,32 €	0,32 €	0,20 €	0,08 €	0,02 €
Netto-Kosten des Fahrzeugstellers	3.524 €	3.524 €	2.172 €	831 €	247 €

ohne Prozesskosten fürs
Fahrzeughandling vor Ort



Agenda

Einführungsvortrag „CarSharing im ländlichen Raum“

Einleitung durch die Stadt Marburg

Einführungsvortrag „CarSharing im ländlichen Raum“

Kurzvorstellung der ausgefüllten Fragebögen

Einweisung in das „Conceptboard“

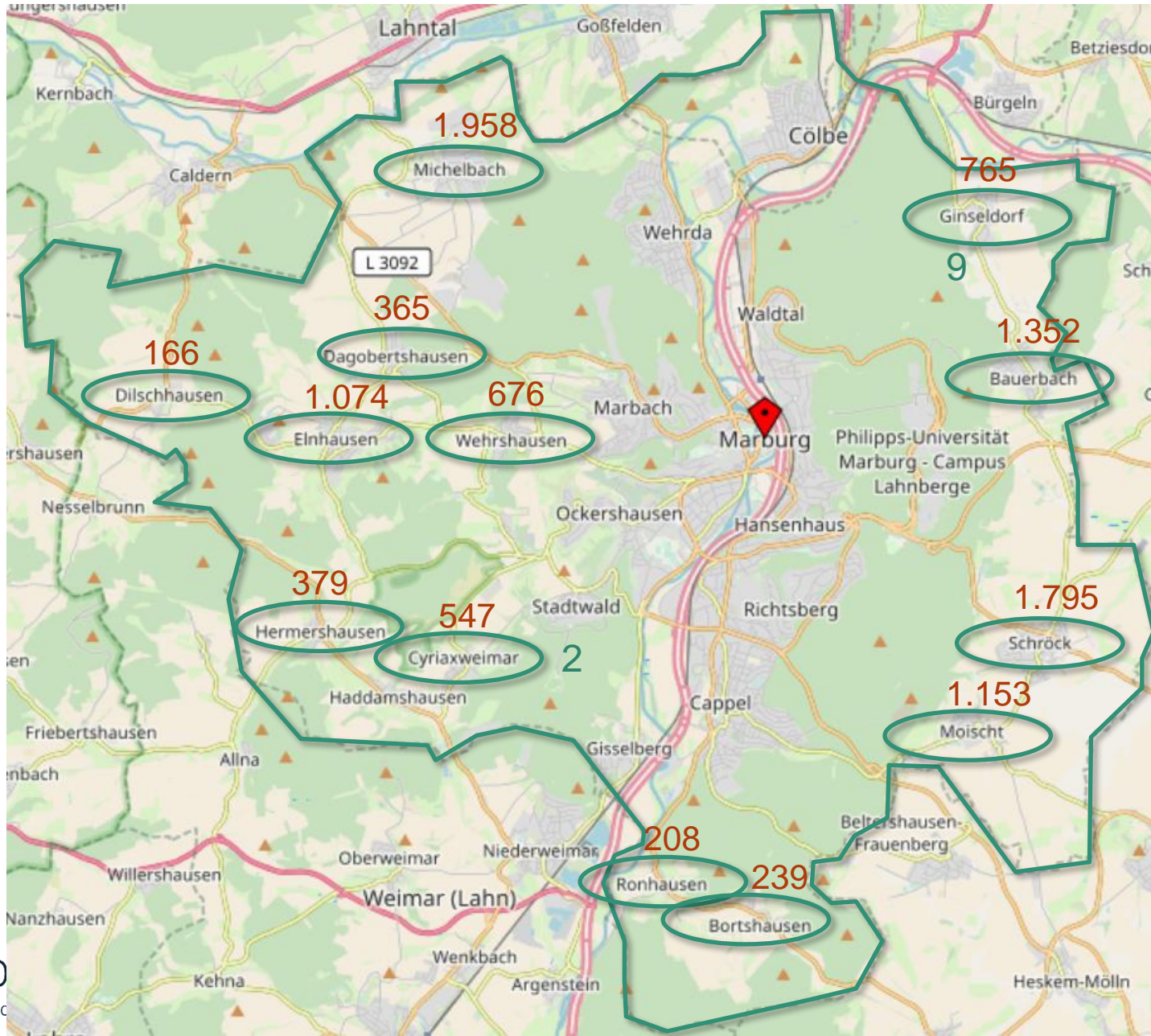
Vorauswahl der zu unterstützenden Stadtteile in Kleingruppen

Weitere Vorgehensweise



Stadtteile mit ausgefüllten Fragebögen

Insgesamt 24 Fragebögen für 13 Stadtteile



Bauerbach

Im Osten (ca. 1.352 Einwohner)

Charakteristik / Bewohnerstruktur	Einkommensniveau höher durch Akademiker beschäftigt an der Uni bzw. Klinikum ; Drohung von Überalterung durch fehlende bezahlbare Bauplätze; ländlich geprägt; fast keine Infrastruktur
Qualität PKW-Anbindung	2
Qualität ÖPNV-Anbindung	4
Qualität Radverkehrsanbindung	5
Parkdruck	3
Organisationen mit Fahrzeugpools	nein
Akteure für den Aufbau/Betrieb	Privatpersonen, die Frage stellt sich ob genügend Personen sich einbringen würden, denn das ehrenamtliche Engagement ist sehr wenig verbreitet
Frühere Aktivitäten	nein
Mögliche Schwierigkeiten	Die nötige Unterstützung in der gesamten Bevölkerung fehlt, ebenso fehlen Personen mit Vorbildfunktion die diesbezüglich aktiv werden bzw. sind. Innerhalb des Dorfes/Stadtteiles kein gutes Zusammengehörigkeitsgefühl.
Weitere Anmerkungen	-

Bortshausen

Im Süden (ca. 239 Einwohner)

Charakteristik / Bewohnerstruktur	Kleines Dorf mit etwa 240 Einwohnern, leichte Überalterung, viele Pendler, Dorfkern mit alter Fachwerkssubstanz, ansonsten Einfamilienhäuser mit Gärten
Qualität PKW-Anbindung	2
Qualität ÖPNV-Anbindung	3
Qualität Radverkehrsanbindung	1
Parkdruck	2
Organisationen mit Fahrzeugpools	nein
Akteure für den Aufbau/Betrieb	eher keine Bereitschaft für den Aufbau des Sharing-Systems
Frühere Aktivitäten	nein
Mögliche Schwierigkeiten	"Liebe" zum privaten PKW, Vorbehalte, Bedenken wegen Verfügbarkeit und Flexibilität
Weitere Anmerkungen	-

Cyriaxweimar

Im Südwesten (ca. 547 Einwohner)

Charakterisitik / Bewohnerstruktur	Gemischte Altersstruktur Hoher Motorisierungsgrad Fehlender Gemeinschaftsort
Qualität PKW-Anbindung	1,5
Qualität ÖPNV-Anbindung	3,5
Qualität Radverkehrsanbindung	5
Parkdruck	3
Organisationen mit Fahrzeugpools	nein
Akteure für den Aufbau/Betrieb	Privatpersonen
Frühere Aktivitäten	-
Mögliche Schwierigkeiten	Bergige Geographie
Weitere Anmerkungen	"Trampen" als Möglichkeit Fahrgemeinschaften zu bilden

Dagobertshausen

Im Westen (ca. 365 Einwohner)

Charakteristik / Bewohnerstruktur	Einfamilienhäuser; geringe ÖV-Nutzung; häufig Zweitwagen; Ältere Bürger und junge Familien; gehobenes Einkommensniveau ; berufliche und einkaufsmäßige Stadt-Orientierung
Qualität PKW-Anbindung	1
Qualität ÖPNV-Anbindung	3
Qualität Radverkehrsanbindung	5
Parkdruck	1
Organisationen mit Fahrzeugpools	Hofgut mit Kleintransportern
Akteure für den Aufbau/Betrieb	keine
Frühere Aktivitäten	nein
Mögliche Schwierigkeiten	-
Weitere Anmerkungen	-

Dilschhausen

Im Westen (ca. 166 Einwohner)



Charakteristik / Bewohnerstruktur	kleinster Stadtteil Marburgs ca. 170 EW , gut gemischte Altersstruktur, ländliche Prägung, eher normaler Mittelstand mit Handwerker*innen, schlechte Radwegeanbindung, mäßige Busanbindung, ohne MIV geht nichts
Qualität PKW-Anbindung	3
Qualität ÖPNV-Anbindung	4
Qualität Radverkehrsanbindung	5
Parkdruck	1
Organisationen mit Fahrzeugpools	nein
Akteure für den Aufbau/Betrieb	Ortsbeirat
Frühere Aktivitäten	nein
Mögliche Schwierigkeiten	Auto als gewohntes Verkehrsmittel
Weitere Anmerkungen	-

Einhausen

Im Westen (ca. 1.074 Einwohner)

Charakteristik / Bewohnerstruktur	Großer Ortskern mit einigen Höfen, großes "Neubaugebiet" aus den 70er/80er Jahren mit Erweiterung in den 90ern, viele Mehrfamilienhäuser, dadurch viel Mietwohnraum, junge Mieter/innen, weniger Studenten, viele Senioren, dazu Familien in Einfamilienhäusern
Qualität PKW-Anbindung	1
Qualität ÖPNV-Anbindung	3
Qualität Radverkehrsanbindung	4
Parkdruck	1
Organisationen mit Fahrzeugpools	nein
Akteure für den Aufbau/Betrieb	Bürgerinitiative „Allnatalweg Stopp“
Frühere Aktivitäten	nein
Mögliche Schwierigkeiten	Auto als gewohntes Verkehrsmittel
Weitere Anmerkungen	

Ginseldorf

Im Nordosten (ca. 765 Einwohner)

Charakteristik / Bewohnerstruktur	Ca. 840 Einwohner Gemischte Altersstruktur Gehobenes Einkommensniveau Ausgeprägtes Vereinsleben
Qualität PKW-Anbindung	1,67
Qualität ÖPNV-Anbindung	3,67
Qualität Radverkehrsanbindung	4,22
Parkdruck	1,56
Organisationen mit Fahrzeugpools	Nein/Stadtwerke Marburg
Akteure für den Aufbau/Betrieb	Dorfladenverein Weitere Vereine Privatpersonen
Frühere Aktivitäten	AG E-Carsharing des Dorfladenvereins LastenradSharing des Dorfladenvereins
Mögliche Schwierigkeiten	Ausreichend dauerhafte Nutzer gewinnen Hoher Motorisierungsgrad
Weitere Anmerkungen	-

Hermershausen

Im Südwesten (ca. 379 Einwohner)

Charakteristik / Bewohnerstruktur	Ein eher kleiner Stadtteil mit nahezu 400 Einwohnern, die auch aufgrund der topographischen Lage auf ihre weitestgehende motorgetriebene Mobilität angewiesen sind. Die Altersstruktur ist gemischt. Die Lebensstile sind aber vielerorts Alternativen hin aufgeschlossen. Das kann auch bei der Mobilität sein.
Qualität PKW-Anbindung	3
Qualität ÖPNV-Anbindung	3
Qualität Radverkehrsanbindung	6
Parkdruck	4
Organisationen mit Fahrzeugpools	Nein
Akteure für den Aufbau/Betrieb	Ortsbeirat und einige interessierte Mitbürger
Frühere Aktivitäten	mir sind diese nicht bekannt gemacht worden
Mögliche Schwierigkeiten	den Standort eines geeigneten KFZ
Weitere Anmerkungen	Ich würde das Konzept gerne in mein örtliches Dorfblättchen einbringen und vorstellen, so geht es an alle Haushalte und wir hätten die Informationen direkt vor Ort. Bitte lassen sie mir geeignetes Material zukommen. Dann werde ich dies so bekannter machen

Michelbach

Im Nordwesten (ca. 1.958 Einwohner)

Charakteristik / Bewohnerstruktur	Altes Dorf mit großem Neubaugebiet, Hohe Einkommen wg. Pharma- Standort, Viele junge Familien
Qualität PKW-Anbindung	2
Qualität ÖPNV-Anbindung	4
Qualität Radverkehrsanbindung	6
Parkdruck	1
Organisationen mit Fahrzeugpools	nein
Akteure für den Aufbau/Betrieb	Privatpersonen
Frühere Aktivitäten	nein
Mögliche Schwierigkeiten	-
Weitere Anmerkungen	-

Moischt

Im Südosten (ca. 1.153 Einwohner)

Charakteristik / Bewohnerstruktur	Baugebiete beliebt bei Neubürgern, durchschnittliche Altersverteilung im Ort (Altenheim nicht berücksichtigt), wenig Infrastruktur (Frisör, Kindergarten, Fußpflege), relativ gut aufgestellte Vereinsstrukturen
Qualität PKW-Anbindung	2
Qualität ÖPNV-Anbindung	4
Qualität Radverkehrsanbindung	5
Parkdruck	2
Organisationen mit Fahrzeugpools	nein
Akteure für den Aufbau/Betrieb	Sportverein Feuerwehr Treffpunkt Komp e.V. Initiative Moischer Bürger für die Umwelt Privatpersonen
Frühere Aktivitäten	nein
Mögliche Schwierigkeiten	Vorbehalte in der Bevölkerung
Weitere Anmerkungen	-

Ronhausen

Im Süden (ca. 208 Einwohner)

Charakteristik / Bewohnerstruktur	ca. 210 Einwohner Ältere Menschen & junge Familien hoher Motorisierungsgrad
Qualität PKW-Anbindung	2
Qualität ÖPNV-Anbindung	3
Qualität Radverkehrsanbindung	2
Parkdruck	1
Organisationen mit Fahrzeugpools	nein
Akteure für den Aufbau/Betrieb	nein
Frühere Aktivitäten	nein
Mögliche Schwierigkeiten	Geringe Einwohnerzahl
Weitere Anmerkungen	-

Im Südosten (ca. 1.795 Einwohner)

Charakteristik / Bewohnerstruktur	Dörflicher Außenstadtteil mit zunehmendem Anteil zugezogener Einwohner*innen, sehr gemischte Altersstruktur, überwiegen Familien (Ältere ziehen eher wieder in die Kernstadt), gemischte soziale Milieus (Dorfbewohner, zugezogene Akademikerfamilien (Uni Lahnberge, Klinikum), Migrant*innen,) mit entsprechend unterschiedlichem Einkommensniveau.
Qualität PKW-Anbindung	2
Qualität ÖPNV-Anbindung	4
Qualität Radverkehrsanbindung	6
Parkdruck	3
Organisationen mit Fahrzeugpools	Caritas Pflegestützpunkt mit zahlreichen Dienstwagen, Firma Wickelkinder, Fischer Lackiererei (Leihfahrzeuge für Kunden)
Akteure für den Aufbau/Betrieb	Förderverein Hingilskoots-Scheune (Kulturscheune - Vorsitzende Frau Nixdorf hat mich schon darauf angesprochen); Firma Wickelkinder (Innovatives Firmenkonzept, umweltbewusste Firmeninhaberin); Lackierei Fischer (Kundenleihfahrzeug-Pool)
Frühere Aktivitäten	nein
Mögliche Schwierigkeiten	Durch die schlechte Anbindung an den ÖPNV haben fast alle Bewohner*innen des Stadtteils einen PKW.
Weitere Anmerkungen	-

Wehrshausen

Im Westen (ca. 676 Einwohner)

Charakteristik / Bewohnerstruktur	Wehrshausen ist ein Ort mit ca 850 Einwohnern. Die ältere Bevölkerung ist vorwiegend mobil. Es ziehen etliche jüngere Familien nach Wehrshausen. Leider gibt es noch keine Infrastruktur in Wehrshausen. So wäre ein CarSharing Angebot angebracht.
Qualität PKW-Anbindung	3
Qualität ÖPNV-Anbindung	4
Qualität Radverkehrsanbindung	5
Parkdruck	2
Organisationen mit Fahrzeugpools	Nein
Akteure für den Aufbau/Betrieb	Ortsbeirat
Frühere Aktivitäten	nein
Mögliche Schwierigkeiten	Ich glaube, dass man eine gute Akzeptanz in Wehrshausen erreichen könnte.
Weitere Anmerkungen	Welche Kosten sind dabei zu erwarten? Wie kann man Termine am besten planen?

Vorauswahl der zu unterstützenden Stadtteile

Arbeit in drei Kleingruppen



Gruppe 1

Stadtteil	Diskussion	Bewertung
Ginseldorf	Text	
Bauerbach	Text	
Schröck	Text	
Moischt	Text	
Bortshausen	Text	
Allgemein	Text	

Punkte zur Bewertung



Vorauswahl der zu unterstützenden Stadtteile

Arbeit in drei Kleingruppen

1. Vorstellung der Fragebögen durch die Ausfüllenden
2. Rückfragen und Diskussion
3. Bewertung durch Vergabe von je Person bis zu 3 Klebepunkten



Agenda

Einführungsvortrag „CarSharing im ländlichen Raum“

Einleitung durch die Stadt Marburg

Einführungsvortrag „CarSharing im ländlichen Raum“

Kurzvorstellung der ausgefüllten Fragebögen

Einweisung in das „Conceptboard“

Vorauswahl der zu unterstützenden Stadtteile in Kleingruppen

Weitere Vorgehensweise



Agenda

Einführungsvortrag „CarSharing im ländlichen Raum“

Einleitung durch die Stadt Marburg

Einführungsvortrag „CarSharing im ländlichen Raum“

Kurzvorstellung der ausgefüllten Fragebögen

Einweisung in das „Conceptboard“

Vorauswahl der zu unterstützenden Stadtteile in Kleingruppen

Weitere Vorgehensweise



Agenda

Einführungsvortrag „CarSharing im ländlichen Raum“

Einleitung durch die Stadt Marburg

Einführungsvortrag „CarSharing im ländlichen Raum“

Kurzvorstellung der ausgefüllten Fragebögen

Einweisung in das „Conceptboard“

Vorauswahl der zu unterstützenden Stadtteile in Kleingruppen

Weitere Vorgehensweise



Agenda

Einführungsvortrag „CarSharing im ländlichen Raum“

Einleitung durch die Stadt Marburg

Einführungsvortrag „CarSharing im ländlichen Raum“

Kurzvorstellung der ausgefüllten Fragebögen

Einweisung in das „Conceptboard“

Vorauswahl der zu unterstützenden Stadtteile in Kleingruppen

Weitere Vorgehensweise



Diskussionsergebnisse

Ergebnisse aus der Arbeit im Conceptboard

Gruppe 1		
Stadtteil	Diskussion	Bewertung
Ginseldorf	<p>Dorfläden als Kern des Stadtteils: Veranstaltung, regionale Lebensmittelversorgung, Lastenräderverleih, aktive Partizipation von Dorfbewohnern</p> <p>Bereits vorhandene Befragung zu potenzieller Nutzung von Carsharing-Angebot und Diskussion zu möglicher Gestaltung des Angebots (ca. 10-15 regelmäßige Nutzer)</p> <p>Mäßige Anbindung durch Radinfrastruktur und den ÖPNV für einen gesunden Mix sollte also auch hier eine Förderung ansetzen</p> <p>Akteure könnten Bürger aus dem Kreis des Dorfladens sein</p> <p>Zur Fahrzeugflotte und möglicher Realisierung gab es bereits einen Austausch mit anderen Gemeinden</p>	
Bauerbach	<p>Hohes Einkommensniveau, insg. schlechte Alternativen zum PKW</p> <p>Eventuell gibt es hier zu wenige Akteure und mögliche Nutzer</p>	
Schröck	<p>Ehemals dörflicher Stadtteil, mit heute großem Anteil an Zugezogenen Einwohnern. Bunter Mix durch die Gesellschaft</p> <p>gute PKW anbindung, Mäßige ÖPNV Anbindung, schlechte Rad-Anbindung (insbesondere zur Stadt)</p> <p>Caritas und weitere Firmen mit Fahrzeugpools, konkretes Interesse von Kulturscheune</p> <p>verstärkte Nutzung von E-Bikes und S-Pedelecs</p> <p>Unterstützung von Ortsbeirat</p>	
Moischt	<p>Viele Neubürger, auch durch Neubaugebiete</p> <p>schlechte Versorgungsstruktur vor Ort</p> <p>intakte Vereinsstruktur welche auch als Akteure für Carsharing in Frage kommen (z.B. Umweltinitiative)</p> <p>schlechte Radanbindung</p> <p>wenig Informationen bisher und daher mögliche Vorbehalte</p>	
Bortshausen	<p>eher keine Bereitschaft für den Aufbau von Carsharing</p> <p>"Liebe zum privaten PKW"</p>	

Allgemein

Bezug zu Kernstadt und Unterschiede zwischen den Ortsteilen



Diskussionsergebnisse

Ergebnisse aus der Arbeit im Conceptboard



Gruppe 2

Stadtteil

Diskussion

Bewertung

Michelbach

Michelbach als größter Ort in der Auswahl vermutlich am attraktivsten für CarSharing



Dilschhausen



Dagobertshausen

Ein Zusammenschluss aus Dagobertshausen, Einhausen und Wehrshausen für ein CarSharing-Pilotprojekt
Hofgut mit Kleintransportern, die evtl. eingebunden werden können



Wehrshausen



Allgemein



Diskussionsergebnisse

Ergebnisse aus der Arbeit im Conceptboard

Gruppe 3

Stadtteil

Diskussion

Bewertung

Einhausen

Pro: Ortsbeirat, Bürgerinitiative "Allnatalweg Stopp", Nachfrage in eng bebauten "Neubaugebieten" kann gegeben sein (Carl-Müller-Straße.), Einhäuser arbeiten bei einem Unternehmen 8km weit entfernt, die Poolfahrzeuge haben und deren Mitarbeiter*innen die Möglichkeit bekommen könnten diese zum Heimweg zu nutzen
Contra: Skepsis verbunden mit verbreiteter Zweitwagennutzung in Neubaugebieten, weiter Weg von Neubaugebieten mit potenzieller Nachfrage und Ortsmitte als möglicher Sharing-Standort



Hermershausen

Pro: Schnellstraßenanbindung an Niederweimar, Bergenwerke, großer Parkdruck, aufgeschlossene Bürger*innen, die eine Einbringung von privaten PKWs möglich machen kann, "Medienecho" kann dazu helfen eine Akzeptanz zu entwickeln, im Orteverbund können Synergien entstehen (mit Cyriaxweimar und den Orten drumherum),
Contra: keine Fahrzeugpools, kleiner Stadtteil



Cyriaxweimar

Pro: Hoher Motorisierungsgrad (Idee der Einbindung privater PKWS), E-Auto-Anschluss im Besitz eines Unternehmens, freie private Lastenräder sowie die Idee der Mitfahrbänke können in einem gemeinsamen Projekt miteinander verbunden werden, sowie in Kooperation mit Hermershausen und weiteren Nachbarorten
Contra: Noch zu Beginn einer Entwicklung bzgl. Denkens in Richtung Carsharing, Bereitschaft bei partizipativen Gedanken (Mitfahrbanken, Trampen) ist sehr gering gewesen



Ronhausen

Pro: Privatfahrzeuge stehen auch hier im Vordergrund, jüngere Personen können da gezielt angesprochen werden
Contra: ältere Personen sind eventuell nicht technologieaffin,
Zuerst muss eine Diskussionsgrundlage gefunden werden, um Vorteile des CarSharing zu kommunizieren

Allgemein





„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

EcoLibro GmbH

Lindlastr. 2c

53842 Troisdorf

www.ecolibro.de

info@ecolibro.de